Фронтовое небо

Иван Андреевич Прачик

SHOUT
SHARE
IT

- Прачик Иван Андреевич

Прачик Иван Андреевич
Фронтовое небо

Прачик Иван Андреевич

Фронтовое небо

{1}Так помечены ссылки на примечания. Примечания в конце текста

Аннотация издательства: Автор книги - авиационный инженер. Ярко и увлекательно рассказывает он о мужестве и героизме советских авиаторов-добровольцев в небе Испании, о боевых действиях нашей авиации в районе реки Халхин-Гол. С большой теплотой вспоминает И. А. Прачик и о товарищах по оружию, вписавших не одну героическую страницу в боевую летопись Великой Отечественной войны.

Содержание

142-я бригада
За Пиренеями
В небе Монголии
Народная война
Примечания
Список иллюстраций

142-я бригада

"Учитесь, летайте!.." Истребитель И-16. Комбриг Е. С. Птухин. Осенние маневра 1936 года. Первая встреча с Г. К. Жуковым. Поточный метод ремонта. "В Испанию едете как частное лицо". Новгород-Северский - моя комсомольская юность...

Бобруйск - город небольшой, уютный и чистый. Когда-то его окраины славились садами и парками. Совсем рядом здесь раскинулись и смешанные леса. Они многокилометровым кольцом окружали дачные места Бобруйска, создавая чарующую прелесть этой далекой от всех столиц провинции. Сюда в давние предвоенные годы меня и назначили старшим инженером бригады - руководить большим коллективом мотористов, механиков, техников, инженеров.

Работа среди людей увлеченных, преданных авиации захватила целиком. В 142-й бригаде кроме уже хорошо известной машины И-5 эксплуатировались в то время новые для меня истребители И-3, И-7. И специалисты в бригаде были опытные, техникой владели, можно сказать, в совершенстве. Не случайно 142-я бригада много лет подряд занимала одно из первых мест в ВВС по боевой и политической подготовке.

Ежегодно наши лучшие представители участвовали в парадах

на Красной площади. В 1935 году на первомайский парад был приглашен и я. Тогда впервые посетил Кремль. А по возвращении в Бобруйск меня и командира эскадрильи капитана В. Зеленцова правительство премировало персональными автомобилями М-1. Это была высокая оценка работы, успехов коллектива в овладении авиационной техникой.

Вскоре произошло другое памятное для меня событие. К нам прибыл командир бригады - Евгений Саввич Птухин. Об этом человеке я должен рассказать особо - с ним связана не только лучшая пора моей службы в авиации, но и ярчайшая страница в ее истории.

Помню, как Евгений Саввич знакомился с бригадой. Я представился ему:

- Старший инженер бригады Прачик.

Он добродушно поправил меня:

- Иван Андреевич... Рад работать с вами, Иван Андреевич! В штабе о вас отзываются как о дельном специалисте.

Я смутился, что это - аванс на будущее? И, не откладывая в долгий ящик, в одну из следующих встреч обратился к нашему комбригу с несколько необычной просьбой - разрешить мне летать. Не без сомнений, скрепя сердце Птухин согласился с моими доводами:

- Что ж, учитесь, летайте! Но за работу материальной части спрашивать с вас буду вдвойне...

И вот аэроклуб. Встретили меня там доброжелательно. Инструктором прикрепили начальника учебной части пилота Мишина. Курсантские зачеты по всем необходимым дисциплинам я сдал успешно и после тринадцати провозных полетов получил разрешение на самостоятельный вылет.

...Стояла жаркая, безоблачная погода. Ослепительно сияло июльское солнце. Условия для вылета идеальные. Чуточку волнуясь, я занимаю место в кабине, отработанным движением даю газ - начинается разбег. Плавно отходит от земли мой самолет. Я даже не замечаю, как он уже в воздухе. А под крылом плывут строения, кустарники, деревья. Дышится легко, свободно. Пробую работать рулями - машина послушна моей воле. И тут меня охватывает безмерная радость: хочется петь, смеяться, кричать, обнять весь мир! Кто из пилотов не переживал подобное...

После моего вылета, с разрешения Птухина, в наших мастерских капитально отремонтировали видавший виды, старенький У-2. Чтобы самолет лучше был заметен в воздухе, из зеленого его перекрасили в темно-вишневый цвет, и эта машина стала моим незаменимым помощником в командировках: за

какие-то часы, вместо суток, я успевал теперь управиться со многими делами.

В 1936 году в нашу бригаду начал поступать новый истребитель И-16, Вначале этот лобастый красавец показался нам капризным и непослушным. Но лучшие командиры эскадрилий - Зеленцов, Павлов, Чумаков - за короткое время сами в совершенстве овладели этой машиной, а затем приступили к обучению летного состава бригады. Первым, как и положено командиру, И-16 освоил комбриг Птухин.

Подкрадывалась осень. Белорусский Особый военный округ готовился к плановым осенним маневрам. Комбриг предупредил, что сам нарком Ворошилов будет проверять боевую готовность войск округа. И мы принялись за стрельбы по конусам.

Стреляли летчики бригады прямо над аэродромом: звено Р-5 буксирует конусы, а звено И-16 стреляет по ним. Поначалу дело шло не лучшим образом попаданий по конусам было мало. Но к началу маневров мы подготовились хорошо: материальная часть работала как четко отрегулированный часовой механизм - все наши самолеты могли выполнять любую боевую задачу, и летчики по конусам стреляли мастерски.

На учениях нам предстояло взаимодействовать с сухопутными войсками. Командующий округом И. П. Уборевич организаторскую сторону учений поручил своему заместителю, который решил собрать всех командиров - пехотных, кавалерийских дивизий, а также авиационных бригад.

Птухин на это совещание предложил поехать и мне вместе с командирами полков.

Бурно проходил совет командиров. Особенно настойчив был, как я после узнал, командир 4-й кавалерийской дивизии. Помню, он горячо доказывал собравшимся:

- Прежде чем начать форсирование Березины, авиация должна прикрыть наземные войска.

Птухин в присущей ему манере мягко, но в то же время категорично возразил напористому комдиву:

- Авиация поднимется в воздух только с началом форсирования водного рубежа.

Комкор Тимошенко согласился с Птухиным:

- Конечно, сначала артиллерийская подготовка. Комбригу видней возможности авиации. Нам, кавалерийским командирам, с лошадей не так видно, как сверху.

Последние слова Тимошенко произнес шутливым тоном, но мы поняли, что идея Евгения Саввича принята. А после совещания к Птухину все-таки подошел настойчивый командир 4-й кавалерийской дивизии. Меня поразили уверенность и

холодноватая властность в светлых глазах этого коренастого кавалериста. Он приглашал к себе нашего комбрига:

- Приезжайте! А лучше прилетайте!..

Евгений Саввич к концу беседы представил нас, перечисляя звания и фамилии:

- Мои помощники - инженер бригады, командиры полков...

Комдив крепко пожал нам руки и, натягивая поглубже фуражку на свою крупную голову, посмеялся:

- Свита, значит. Не рано ли?

Птухин понял неприкрытую иронию, но не обиделся и сказал просто:

- В авиации свита по штату не положена. Все мы варимся в одном котле, начиная от моториста и кончая командующим...

Едва комдив отошел, я спросил Евгения Саввича:

- Кто этот задиристый кавалерист?

- Командир 4-й кавалерийской дивизии. Жуков его фамилия. Он по-хорошему, как вы сказали, задирист. Мне он нравится: говорит, что думает. Хотя тяжеловат характером. Опытнее, старше многих из нас.

Мы направились к машине. Плотно сбитый лобастый комдив с властным взглядом из-под низко, на самые брови, опущенной фуражки еще раз глянул в нашу сторону. "Привычка опускать на самые глаза головной убор, - подумал я, - выработана, должно быть, годами: постоянно в поде, на солнце - вот козырек фуражки, как зонтик, и защищает военного".

Не знал я, что через три года снова встречусь с этим комдивом в жгучих степях Монголии. Там он вступит в командование нашей армейской группой, там раскроется полководческий талант Георгия Константиновича Жукова.

* * *

На маневрах наша 142-я бригада показала отличные результаты. Нарком Ворошилов наградил Птухина легковым автомобилем. Казалось бы, год напряженной работы завершается благополучно: летчики освоили И-16 без предпосылок к летным происшествиям, все повысили свое боевое мастерство. Оставалось перешагнуть через декабрь, а там - новый, 1937-й. Но перешагивать нам пришлось не просто - через поиски причин серьезных летных катастроф, которые вдруг обрушились на нашу бригаду.

В декабре наступила редкая для здешних мест стужа. Ударили лютые морозы, подули жестокие северо-восточные ветры. Казалось, что потухшее солнце висит над лесистой равниной, еще недавно загадочно красивой в убранстве первых вьюг и порош. Но мы летали. В одну из летных смен пилоты

отрабатывали технику пилотирования в зонах. Ничто не предвещало беды. Самолет взлетел, взял курс в пилотажную зону, и вдруг с земли многие обратили внимание, что "ишачок" идет с гораздо большим углом набора высоты, чем обычно. Затем, потеряв скорость, самолет стал падать на хвост - как при выполнении колокола, потом он резко клюнул носом и вошел в отвесное пикирование. Пилот, судя по всему, не пытался что-либо предпринять, чтобы спасти машину, свою жизнь. Истребитель столкнулся с землей и взорвался. По какой причине произошла катастрофа, установить так и не удалось - техника ли отказала, или летчик потерял сознание...

Прошло немного времени. Мы снова приступили к полетам. И опять беда! В один день погибли два опытных летчика. Командир эскадрильи вместе с комиссаром полка поехали в одну сторону, я с Евгением Саввичем направились к месту падения другого самолета. Едва минули Днепр, как вдали заметили эскадрон кавалеристов, скакавших в нашем направлении. Затем они спешились и что-то стали внимательно рассматривать. Вскоре и нам пришлось увидеть обломки истребителя, разбросанные взрывом на десятки метров.

Как сквозь мутную пелену тумана смотрел я на конников, что-то сочувственно говоривших комбригу Птухину, по слова их не доходили до моего сознания - я искал глазами летчика. Он лежал метрах в двадцати от места падения машины, держа в правой руке обломок ручки управления самолетом...

Эскадрон отбыл по своим служебным делам. Комбриг долго смотрел вслед ускакавшим, потом тихо сказал:

- Это командир полка Шингарев с товарищами. Обещал содействие на случай, когда прибудет комиссия из Москвы. А что комиссия?.. Не ее я боюсь, сами понимаете, - неизвестности! По какой причине происходят несчастья?.. Надо разобраться. Техникам я верю - серьезные, грамотные специалисты. Словом, будем искать, товарищ Прачик! И обязательно найдем причину аварии...

Управление ВВС вскоре направило к нам свою комиссию, конструкторское бюро - свою, научно-исследовательский институт ВВС тоже командировал лучших специалистов. Все эти комиссии, надо отдать им должное, добросовестно работали в сильные холода на местах катастроф. Приезжали в Бобруйск продрогшие, уставшие. А работа их в штабе бригады состояла в уточнении летной подготовки погибших пилотов, знания материальной части самолета всем техническим персоналом. Евгений Саввич сердито пенял им:

- Товарищи инженеры, я не умаляю ваших знаний, трудов. Но

ведь разбились отлично подготовленные летчики. Вы знаете, что один из погибших крепко держал в своих руках ручку управления, будучи мертвым? Путь к верному поиску причин катастрофы надо начинать с управления самолетом...

Члены комиссий вежливо выслушивали уставшего комбрига и молчали. А тем временем из конструкторского бюро Поликарпова нам прислали расчеты прочности узлов а агрегатов истребителя И-16. Эти расчеты камнем преткновения встали на пути поисков комиссий: серию боевых машин испытывал Валерий Чкалов. И представители из Москвы все настойчивее стали повторять, что причина наших бед в неверной методике обучения летного состава, что не будет лишним проверить как следует технику пилотирования летчиков бригады. Такой вывод нас не убеждал - мы неустанно искали истинную причину.

В один из поздних уже вечеров я оделся во все теплое, что у меня имелось, и направился в холодный ангар. Не спеша залез в кабину И-16, поработал педалями, ручкой управления и вдруг заметил, что при взятии на себя ручка идет очень туго. "Должно быть, от мороза, - подумалось мне. - А как же тогда там, на высоте, где гораздо холоднее и нагрузки на рули значительнее, чем на земле? Возможно, такое только на одной машине?.." Я перебрался в кабину другого "ишачка" - повторилось то же: рули работали туго. "Значит, - делаю неуверенный вывод, - дело в температуре" - и продолжаю работать резче, энергичнее, как бы выполняя пилотажные фигуры, при которых нагрузка максимальная. И вдруг... хруст, будто песок на зубы попал. Я не верю глазам: в правой руке у меня значительная часть ручки управления, примерно такая, как у погибшего летчика. Сажусь в кабину следующего самолета, выполняю также несколько энергичных и резких движений - в моих руках оказывается второй обломок...

Догадка о причине аварий пришла ко мне, конечно, раньше, чем мысль проверить ее самому в кабине И-16. Теперь гипотеза стала истиной: основа ручки управления самолетом ломается при значительном усилии в условиях низких температур. Спешу сообщить об этом комбригу Птухину, телефонная трубка дрожит в моей руке, а в ответ слышу знакомый голос:

- Прачик, дорогой мой! Я сейчас, мигом!..

И вот Евгений Саввич в ангаре:

- Ну что тут у тебя? Говори быстрее...

С трудом сдерживая волнение, докладываю:

- При температуре порядка сорока градусов основание ручки ломается, Евгений Саввич.

Комбриг проверяет один самолет - ручка управления

трещит, - второй, третий... Я уже протестую:

- Евгений Саввич, так вы все ручки переломаете! Оставьте, бога ради, и для членов комиссии. Пусть потренируются перед отъездом в Москву.

Поостыв, Птухин долго стоит в раздумье, потом, словно очнувшись, хватает меня в охапку:

- Иван Андреевич, какой же ты молодец! Какой молодец...

Когда все ручки управления на истребителях этой серии были заменены, комбриг Птухин, как и прежде, приходил на стоянку самолетов еще вместе с техниками, садился в первый попавший на глаза истребитель и выполнял над аэродромом фигуры высшего пилотажа. Это была его метода, которая лучше всего другого вселяла уверенность людям, что наши боевые машины надежны.

Так проходила учебно-боевая подготовка бригады в тяжелую зиму 1936/37 года.

А весной, недели через две после первомайских праздников, комбриг подзывает меня и, чтобы никто не слышал, шепчет:

- Иван Андреевич, меня приглашают в Москву, в управление ВВС. Не знаю зачем, но догадываюсь: видимо, туда...

- Желаю удачи, - говорю, а у самого сердце стучит от волнения. - Вот уедете, а я останусь. Не послужилось нам вместе.

- Ну-ну, не раскисать! Где буду я, там и ты будешь.

- Евгений Саввич, верю вам, - только эти слова я и нашелся сказать комбригу, ставшему для меня очень дорогим человеком.

Птухин уехал - сначала в Москву, а оттуда в Испанию, В бригаду прибыл новый командир, Сергей Прокофьевич Денисов.

Биография нашего нового командира была как у многих из нас. Родился Сергей Прокофьевич в глухой воронежской деревне, с детства познал сельский труд. Потом работал слесарем в тракторных мастерских, ремонтируя сельскохозяйственную технику. А в 1929 году был призван в армию и, став мотористом, почти нелегально выучился летать в тренировочном летном отряде.

В мае 1931 года Денисов выдержал экзамен на летчика-истребителя. К нам в бригаду Сергей Прокофьевич прибыл, когда ему не исполнилось еще и тридцати лет. Но это был уже опытный летчик. Слава о нем гремела по всей стране. Не случайно Сергею Прокофьевичу было доверено от имени авиаторов Красной Армии выступить с приветственной речью перед делегатами XVIII съезда партии.

Денисов уже побывал за Пиренеями, совершил там более 200 боевых вылетов, лично сбил 15 фашистских самолетов, не считая уничтоженных в групповых воздушных боях и при штурмовке

вражеских аэродромов. За боевые действия в Испании ему было присвоено звание Героя Советского Союза. Давно замечено, что люди опасной профессии, нелегкой судьбы, как правило, добры и справедливы. Такой заслуженный человек, естественно, стал гордостью и любимцем 142-й авиационной бригады.

* * *

Помню погожее летнее утро. С нашего аэродрома поднимается эскадрилья истребителей И-5. Летят по маршруту. Условия погоды почти идеальные: видимость, как любят говорить в авиации, миллион на миллион, в небе ни облачка, полный штиль. Подходит время возвращения группы, но самолетов не видно. На аэродром опускается тревога. Встревожен комбриг, он часто поглядывает на часы, смотрит на северо-запад, откуда должна появиться эскадрилья. Чертыхаясь, подходит ко мне. Я здесь же, у командного пункта, и волнуюсь не меньше Денисова - в хорошую погоду не возвращаются только из-за отказа материальной части.

- Товарищ инженер, как считаете: горючее уже израсходовано? спрашивает комбриг.

- К сожалению, - отвечаю ему, - это факт, товарищ комбриг...

Денисов вопросительно посматривает на меня, потом комментирует:

- Сразу-то все самолеты не могли исчезнуть - вроде не в Арктике. Матчасть у всех тоже одним махом не откажет.

- Не откажет, - повторяю слова командира, а сам прикидываю: если кончилось горючее, машины должны произвести вынужденную посадку тридцать минут назад. А если потеря ориентировки?..

Именно так и случилось в том полете. На одном из участков маршрута эскадрилья истребителей попала в мощно-кучевую облачность с ливнем и градом, при довольно сильном ветре. Град был необычайно крупный (местные жители потом утверждали, что величиной с куриное яйцо). При большой скорости вращения деревянные лопасти винтов покололись в щепки. Все самолеты произвели вынужденную посадку в районе деревни Конюхи. Местность здесь болотистая, вокруг низкорослые деревья, кустарники. Для эвакуации боевых машин пришлось составить группу из технического состава, а руководить всей работой комбриг Денисов поручил мне.

Приехали на место вынужденной посадки. Смотрим, но от боевых машин, как говорится, живого места не осталось. Разобрали мы тогда все истребители, погрузили на платформы и отправили железнодорожным транспортом.

В те годы в авиационных частях существовало правило: если

самолет потерпел аварию, но был восстановлен силами эскадрильи, полка или бригады, то летное происшествие считалось только поломкой.

Комбриг Денисов вызвал меня и поставил задачу:

- Я не приказываю вам, товарищ старший инженер, а только прошу: сделайте все возможное и невозможное, чтобы восстановить и ввести в строй поврежденные машины. И если можно - побыстрее, положение у нас критическое: сейчас лето, каждый летный день - на вес золота.

- В лепешку разобьемся, а сделаем, - твердо пообещал я комбригу.

- Верю, что сделаете, - грустно улыбнулся Сергей Прокофьевич. - Только, пожалуйста, не разбивайтесь в лепешку. У нас этих лепешек и так более чем надо.

- Ваша просьба будет доведена инженерно-техническому составу бригады.

- Добро, Иван Андреевич, действуйте, - тихо сказал Денисов.

И началась титаническая работа. Понятия "ночь" или "день" сместились: вставали чуть свет - и шли на работу, обедали - и снова в мастерские, после ужина опять туда же, часов до двенадцати ночи. Кто нас подгонял? Только совесть наша да ответственность за дело, которому служили. Трудились все: инженеры, механики, техники, летчики. Немного больше других, пожалуй, доставалось начальнику цеха бригады Ю. Бескровному да столяру по ремонту самолетов Ф. Хиро, изобретательным и сообразительным специалистам. Для ускорения ремонта поломанные детали и части истребителя заменялись новыми, из складских запасов. А другая бригада в это время восстанавливала замененные детали, которые использовали для следующих машин, подлежащих ремонту.

Так удалось нам создать поточный метод ремонта. Машины, одна за другой, раньше намеченного срока вышли из ремонтных мастерских. Эскадрилья боевых самолетов была полностью введена в строй.

Комбриг Денисов поощрил всех, кто беззаветно трудился по восстановлению истребителей. И каким же счастьем светились тогда глаза моих товарищей, сколько гордости было в их лицах!

Несказанную радость в те дни доставил комбриг и мне. Как-то после совещания, когда все разошлись, я но просьбе Сергея Прокофьевича задержался.

- Иван Андреевич, - начал он беседу, - а я ведь знаю вашу сокровенную мечту. И не только я - вся бригада знает...

- Вы разрешите мне летать? - невольно вырвалось у меня.

- Не я - обстановка там. - Командир подчеркнул слово "там"

чуть пониженным тоном, как бы давая этим понять, что много распространяться о таких делах не следует.

И я понял: в Испании всякое может случиться. Умение летать может пригодиться и инженеру.

* * *

Снова начались мои тренировочные полеты на тихоходном У-2. Расчет на посадку я отрабатывал на скоростях, близких к скорости истребителя. Наконец получено разрешение комбрига на вылет на И-5.

Подготовленный самолет ожидает меня у ангара. Я выполняю традиционный осмотр машины, опробываю мотор. По команде моторист убирает тормозные колодки из-под колес, и вот я один, без сопровождающего, рулю к старту.

На старте, широко расставив ноги и зало-жив за спину руки, стоит Сергей Прокофьевич. Вот уже и линия взлета. Осматриваюсь, поднимаю вверх левую руку - прошу разрешения на взлет. Но что такое?.. Своим глазам не верю: комбриг машет мне рукой, показывая в направлении ангаров. С подавленным настроением заруливаю машину к ангару, выключаю мотор и направляюсь прямо в кабинет Денисова.

- Скажите, - с обидой спрашиваю, едва переступив порог кабинета, почему вы мне запретили взлет?

- Успокойтесь, - мягко улыбается командир, - успокойтесь, Иван Андреевич. Ведь ваша подготовка к самостоятельному вылету никем не проверена. Я дам указание командиру полка Родину, он определит вашу готовность, оформим все, как положено, тогда и полетите. Дело это ответственное.

Федор Васильевич Родин к моему стремлению постичь искусство полета относился доброжелательно. Он был человеком отзывчивым, сердечным. И не только ко мне. В бригаде Федора любили и уважали как командира все.

В один из летных дней командир полка Родин готов проверить меня, он садится в заднюю кабину и объявляет:

- За ручку не держусь. Взлетай! Набери высоту да покажи в зоне все, что умеешь.

Скажу откровенно, предстоял сложный экзамен. Еще на взлете я убедился, что Родин доверяет мне полностью: за ручку управления не держится, педали свободны, сектор газа не зажат.

Пришли в зону. Над Березиной, которая служила хорошим ориентиром при выполнении фигур сложного и высшего пилотажа, я показал, что умел делать, а что не умел толком и не пытался. Моя задача была гораздо скромнее, чем может подумать читатель. Командир полка сделал тогда запись в моем полетном листе: "Подготовлен к самостоятельному вылету на истребителе

И-5". Этого для меня было вполне достаточно, и уже на следующий день я вырулил на том же И-5 на взлетную полосу.

На старте заметил комбрига. Сергей Прокофьевич стоял рядом с Родиным.

Я взлетел, сделал два круга над аэродромом и произвел посадку. Знакомым жестом руки комбриг разрешил мне второй, третий полеты. Так в моей летной книжке появилась еще одна запись: "Произвел три самостоятельных полета по кругу на самолете И-5 с оценкой "хорошо". Командир полка Ф. Родин". В последующие дни я принялся отрабатывать сложный пилотаж в зоне.

Но вот однажды мне передают приказание срочно явиться к комбригу.

Знакомый кабинет Денисова. Краем глаза замечаю на столе стопку папок. "Личные дела", - мелькнула догадка. Невольно заволновался. Комбриг любезно указал на стул:

- Садитесь, Иван Андреевич. В ногах правды нет.

- Но есть исполнительность в них.

- И терпеливость, - улыбнулся Денисов, взял папку, что лежала сверху, и задал вопрос, как мне показалось, несколько странный: - Иван Андреевич, вам нравится служба в армии?

- Да! - ответил я твердо.

- А специальность авиационного инженера?

- Специальность не девушка, ее не выбирают. К ней привыкают и, думается мне, прикипают. Разве мое отношение к службе и работе не говорит за себя? почти с обидой ответил я комбригу.

- Почему же вы так стоически осваиваете профессию летчика? Этот вопрос мне задал командарм, рассматривая вашу кандидатуру...

- И вы и командарм - летчики. Кому, как не вам, знать состояние человека, однажды поднявшегося в небо самостоятельно. А мне как инженеру бригады умение летать тоже пригодится.

Сергей Прокофьевич согласился:

- Понимаю. Так и я ответил командарму.

Денисов встал. Поднялся и я. Он подошел ко мне вплотную, положил руку на мое плечо:

- Жаль, дорогой, прощаться с вами. Но все решено: ваша просьба удовлетворена. Готовьтесь, инженер Прачик, к поездке в Испанию!..

Этот разговор состоялся во второй половине лета тридцать седьмого года. А черев несколько дней я отправился в Москву, в штаб Военно-Воздушных Сил. Беседа с начальником управления

длилась недолго. Мы оба знали, зачем я здесь. Он только несколько раз повторил одну и ту же мысль, но в разных вариантах:

- В Испанию едете как частное лицо. Там уже, на месте, вступите в республиканскую армию. Впрочем, еще не поздно, - добавил он, - вы еще вправе отказаться от поездки.

Менять свое решение я не собирался. И через четверть часа из отдела кадров уже звонили по телефону о моем прибытии. А на следующий день меня вызвали на беседу, вручили паспорт о визами для проезда через Польшу, Германию, Францию, и вскоре в новом наряде - костюме с иголочки, шляпе, моднейших туфлях, белоснежной сорочке, при галстуке, - чувствуя себя непривычно, довольно неловко, я появился на железнодорожном перроне.

До отхода поезда оставались считанные минуты. Признаюсь, я сильно волновался. Это было какое-то новое чувство, ранее не испытываемое мною. Провожающих на перроне вокзала не было: поездка осуществлялась в строжайшей тайне. И я невольно думал о дороге, о том, как бы не попасть впросак, не стать жертвой провокаций на пути в Испанию. Нас-то, русских, не перекрасишь в иной цвет, так или иначе видно.

Незаметно поезд отошел. Когда перед окнами вагона замелькали станционные постройки, я понял: моя жизнь делает огромный скачок вперед. Теперь я буду, как и мои товарищи, которые сейчас воюют там, за пиренеями, полпредом советского народа.

В купе мягкого международного вагона я мысленно прощаюсь с местами, знакомыми и близкими, - полями и лесами, городами и селениями, что мелькают перед окнами. Наконец показалась станция Барановичи, в то время пограничный город. Он стал пограничным после захвата панской Польшей еще в годы интервенции Антанты западных областей Белоруссии и Украины.

Таможенный досмотр. Через несколько минут вижу пестрые столбы: один с гербом СССР, другой с польским орлом. И - прощай, Родина! Скоро ли я увижу тебя, Новгород-Северский, мой древний Черниговский край...

* * *

Новгород-Северский, в старину сильно укрепленный город-крепость, где-то в глубине веков потерял точную дату своего основания, как и многие древнерусские поселения. Еще во времена княжения в Киеве (летописи сообщают год 988) Владимира Святославовича на правом крутом берегу Десны возвышался единственный холм - останец, как бы защищаясь рекой и кручами от набегов с юго-востока свирепых кочевников с половецких земель. Князь Владимир повелел поселить лучших

мужей из северных земель Руси: "...от словен, от кривичей, от чуди и от вятичей", чтобы беспокойные и воинственные печенеги не могли беспрепятственно вторгаться в южнорусские земли. И как добрую память о Новгороде Великом - Владимир Красное Солнышко до Киева княжил около десяти лет в этом городе - "мужи от словен" назвали эту крепость Новгород-Северским. Такая даль времен, что дух захватывает!

Здесь, в имении помещика Ямщицкого, в бедной батрацкой семье и прошло мое детство. Это поместье находилось на юго-западной окраине города. Семья наша ютилась в небольшой пристройке к господскому дому. А было нас девять душ - отец, мать, семеро ребятишек, мал мала меньше, - и всех надо накормить, обуть-одеть. Хотя проблема эта решалась по-крестьянски просто: штаны старшего брата, когда он вырастал из них, переходили к меньшему - и так до полной ветхости. То же делалось и по женской линии. Всем четырем братьям и трем сестрам слишком рано довелось взглянуть недетскими глазами на этот неспокойный и сложный мир...

До Октябрьской революции в провинциальном городке не обитало и десяти тысяч жителей. В основном - беднота, батраки. Положение рабочих было не лучшим: трудились от зари до зари, а удел тот же - беспросветная нужда, неграмотность. Были в нашем городе дворяне и помещики, интеллигенция и духовенство. Из учебных заведений - трехклассная приходская школа, где я получил начальное образование. Она в моем сознании до сих пор как стежка-дорожка в большой мир. Я и сейчас вижу небольшое одноэтажное зданьице, огороженное высоким забором, немного в стороне - еврейская синагога. Давно уже ничего этого нет, но память с детских лет накрепко держит мой первый храм науки.

Родители мои - потомственные батраки. Они не умели ни читать, ни писать - вместо красивых росчерков ставили лишь кособокие крестики. Основой жизни семьи, как и любой крестьянской общины, был тяжкий труд, а за ним вдогонку беспросветная нужда и мечты - только мечты! - о лучшей доле. Но бедность - не только забитость и жестокость. Она порождала дисциплину в семье. Иначе не выживешь. И отец наш был строгим, взыскательным. На всю жизнь запомнились его мозолистые, все в ссадинах руки, не по возрасту покрытое глубокими бороздами морщин лицо, длинная с проседью борода, неторопливая глуховатая речь.

Строго поглядывая на нас, отец шорничал - ремонтировал сбруи: хомуты, седелки, чересседельники, уздечки. Я плел лапти из липового лыка, не ведая о том, что вкладывал свою долю в те

пятьсот миллионов пар лаптей, которые производились за год в царской России кустарями-одиночками.

Мама моя была великодушной и доброй женщиной. И не только к своей семье, к своим детям. Она делилась с людьми последним куском ржаного хлеба, последней картофелиной. В долгие зимние вечера она пряла лен, напевая грустную песню, и монотонное жужжание прялки сливалось с этим тихим напевом, создавая неповторимую гармонию из слов, треска горящих поленьев в русской печке и жалобного посвистывания ветра во вьюшках. Песни о печали, о скорби человеческой жизни, песни моего детства...

В редкие праздничные дни я уходил к северо-восточной стороне города, где на холмистой местности, спускающейся к реке, у парка многовековых дубов и лип, стоял Спасс-Преображенский монастырь. Он был обнесен высокой кирпичной стеной, в верхней части которой находились многочисленные бойницы. С нее, этой стены, наши пращуры встречали врагов Руси Великой.

Помню, как старый служитель монастыря-крепости рассказывал мне:

- Ближе к осени, в год 1380, великий князь Митрий повел русские полки к полю Куликову, чтобы разбить татар с монголами. Сотни лет они разоряли наши земли, жгли города, уводили в степи лучших мастеров, а красивейших голубоглазых и чернобровых жен делали наложницами раскосых и кривоногих ордынцев. Но великому терпению и скорби великой, отрок Иване, всегда приходит конец. Восстала Русь! Наш славный град послал свой лучший полк князю-освободителю. Победа была такой, каких не знала русская земля...

Я зачарованно слушал, думая: сказка это или быль? Если быль, то почему в школе нам не рассказывали об этом? Если сказка, то сколько же в ней любви и гордости за свое Отечество!.. С годами я узнал, что нет сказки, которая была бы лучше были о прошлом моего народа.

...1916 год. Помещик Ямщицкий продал имущество, дом, землю и укатил в неизвестном направлении. Мы оказались без крыши над головой. Тогда отец решил построить для семьи небольшую хатенку на пустыре над самой кручей Десны. Это место испокон веков называли Шпильком, то есть горой. На нем уже давно приткнулись три лачуги, огороженные плетнями. Поставили сруб и мы, верх хаты покрыли соломой. Здесь вскоре умер мой отец. Мне в то время исполнилось только пятнадцать лет. А через год не стало и матери. За старшего в семье все заботы легли на мои плечи. Памятная зима 1919-го, холодная,

голодная, казалось, никогда не кончится она для меня.

Но отшумела половодьем весна. С приходом в Новгород-Северский советской власти моих братьев и сестер поместили в только что открывшийся детский дом, а меня к себе на воспитание взял партизан Кравченко, муж сестры Анны.

А вскоре в нашем городе начал работу комсомол. В числе его активистов была Александра Семеновна Прудник. По ее рекомендации я и мои друзья детства - Михаил Петров, Павел Подлипайлин, Наталья Хиро, Иван Савченко, Аня Жиглова, Петр Величковокий и Николай Прудник, младший брат Александры, вступили в Ленинский Союз Молодежи.

И вот первые мои шаги в комсомоле - политграмота. Все вечера заполнены до предела: участие в различных кружках, политбеседы, собрания. Большую роль в воспитании комсомольцев играли поручения. Они подбирались в соответствии с интересами, склонностями и уровнем политической подготовки.

В двадцать втором году в числе немногих комсомольцев нашего города я оканчиваю Совпартшколу и получаю направление на самостоятельную комсомольскую работу - райоргом в село Клишки.

Неказистое село Черниговской губернии имело статус районного центра, Ютилось оно среди лесов и топи непроходимых болот. Глухомань, бездорожье, отсталость и забитость местного населения были благодатной почвой для разного рода контрреволюционных банд. И если раньше я только слышал или читал о бандах и чинимых ими злодеяниях, то здесь, в Клишках, мне пришлось стать непосредственным участником борьбы с ними.

Район наш был облюбован бандой Иващенко, выходцем из богатой семьи, люто ненавидевшей советскую власть. Главарь этой банды хорошо знал местность - здесь он вырос. Его шайка производила стремительные налеты на Клишки, убивала преданных революции людей, ответственных работников и бесследно исчезала. Словом, враг был серьезный. А партийная организация в селе - десять человек. Нас, комсомольцев, восемь. Даже по тем временам - и то не густо.

В Клишках меня принял секретарь райкома партии товарищ Щербицкий.

- Рад, очень рад, товарищ Прачик, что во главе комсомола нашего района будет человек из бедной семьи. Знать заботы и нужды крестьянства - первейшая обязанность вожака молодежи. К тому же вы закончили три класса, Совпартшколу. А в районе у нас много несоюзных помощников из бедняков и середняков, как

молодых людей, так и зрелых летами. Это в основном те, кто воевал на фронте, сражался с врагами революции: они немало видели и поняли...

Секретарь задумчиво смотрел в подслеповатое окно ракомовского кабинета. Что он видел там, за крохотной рамой? Грядущее страны Октября, будущее своего народа - его безбедность, просвещенность, силу и мощь?..

- Формально нас, коммунистов, десять человек. Фактически восемнадцать. Да-да, не удивляйтесь. Такие комсомольцы, как у нас, в Клишках, достойны называться коммунистами, - по-отечески тепло и откровенно говорил со мной Щербицкий. - Я надеюсь, что скоро и ты станешь коммунистом.

Из рук этого пламенного большевика я получил боевое оружие - револьвер системы "Наган", винтовку-трехлинейку и патроны к ним. Началась новая для меня, напряженная, полная суровых испытаний, но интересная жизнь.

Не имея опыта работы комсомольского вожака и находясь в таких условиях, поначалу мне приходилось трудновато. Ночевали мы все в разных местах, собирались по условному сигналу в заранее обговоренном центре села. Вскоре довелось получить и боевое крещение.

...Теплая июльская ночь. Изредка кое-где послышится лай собак да скрип телеги возвращающегося с поля крестьянина. И опять первозданная тишина. Мне не спится. Я думаю о прожитом дне, о планах на будущее. Время уже около полуночи, и вдруг на площади, в центре села, раздается выстрел - хлесткий, противный. За ним еще выстрел, еще... Страха вроде нет, только противная дрожь где-то внутри мешает быстро схватить винтовку и броситься на звук выстрелов. Но вот револьвер уже за пазухой, патроны - в карманах, и с винтовкой в руках я выбегаю на улицу. Только устремился к центру, как тут же совсем рядом засвистели пули.

Вскоре выяснилось, что стрельбу в селе открыли бандиты, находившиеся на площади, у церкви. Они пытались ворваться в дом, где жил председатель райисполкома коммунист Шолом Рабинович. Замысел убить нашего товарища потерпел провал, подоспели мы, и налетчики скрылись. А Шолом Рабинович оказался жив и невредим.

В один из вечеров, когда в двух шагах ничего не было видно, на ликвидацию иващенковского отребья в Клишки прибыл вооруженный отряд под командованием Портного. К отряду присоединились коммунисты и комсомольцы нашего района, и трое суток шли поиски и перестрелки с бандой. Хорошо ориентируясь в родных краях, поддерживаемые кулаками,

бандиты безнаказанно уходили от нас, казалось, были неуловимы. Как-то поздно вечером они появились даже в Клишках, подкараулили одного из коммунистов и выстрелами из обреза смертельно ранили его.

Вскоре, однако, шайка ушла из нашего района. Как стало известно, загнанная оперативным отрядом в болото, она была ликвидирована. Но отдельные группки, отколовшиеся от нее во время преследования, еще тревожили население глухих деревень, создавали немало помех органам советской власти, и мы были в постоянной готовности сразиться с бандитами.

Работа в Клишках стала переломным этапом в моей жизни. Здесь я учился у старого большевика Щербицкого строить новую жизнь, укреплять советскую власть на селе.

Здесь по его рекомендации в 1923 году вступил в ряды Коммунистической партии.

Щербицкий занимает особое место в моей жизни. Вот уже минуло шесть десятилетий с тревожной и боевой поры нашей молодости, но его светлый образ, душевная щедрость, ясное понимание великой цели коммунистов все эти годы остаются для меня живым примером служения народу.

* * *

Осенью по путевке комсомола и рекомендации секретаря райкома партии Щербицкого меня направили учиться на рабфак в город Шостку. Время было трудное. Разрушенное хозяйство страны требовало кадры рабочих и крестьян. И вот повсюду организовывалась широкая сеть учебных и культурно-просветительных учреждений: ликбезы, народные клубы, библиотеки. Люди тянулись к знаниям, которых они были лишены при царизме. Так в один из первых рабфаков на Украине поступил и автор этих строк.

Все наши рабфаковцы учились и работали. Два летних сезона я и мои товарищи М. Петров, П. Подлипайлин трудились на Пироговских лесопильных заводах в качестве колодовозов: на вагонетке вручную возили лесоматериал к пилораме. На заводе нас принимали охотно: кроме работы на производстве мы активно участвовали в общественной, культурно-просветительной жизни рабочего коллектива. Меня избрали секретарем заводского комитета, и я, помогая председателю завкома Медведеву, часто выступал в клубе перед молодыми рабочими на темы, рекомендованные партийным и комсомольским комитетами.

Но прошли три года учения. В 1926 году я, вчерашний студент, был избран секретарем Хильчинского райкома комсомола. Имея уже некоторый опыт комсомольской работы в Клишках, мне было гораздо легче справляться со своими

обязанностями. Хильчинский райком в то время объединял несколько комсомольских ячеек-деревень: Кривоносовка, Мефедевка, Зноб-Новгородская, собственно Хильчичи, где на учете состояло более 120 человек. У меня было много по-настоящему боевых помощников. С пионерами района вел работу В. Збаровский, культурно-просветительный сектор возглавлял П. Палуда.

Пантелей Палуда заведовал почтовой службой района. Человек собранный, довольно грамотный, он вскоре вступил в партию. До конца своих дней Пантелей оставался непримиримым врагом несправедливости, нечестности, зазнайства, чванливости. В годы Великой Отечественной войны гитлеровцы расстреляли партизана Палуду, пламенного, патриота социалистической Родины.

Збаровского к нам в Хильчичи направил уездный комитет комсомола. Он прибыл уже кандидатом в члены партии. За короткое время во всей округе узнали его и отар и млад. Словом, помощников - и по должности, и добровольных - у меня оказалось больше, чем я предполагал. На партактиве нашу работу хвалили, радовались успехам по вовлечению молодых людей в ряды Ленинского комсомола. Но огорчало нас всех старое: в Черниговском крае еще не перевелись вооруженные бандиты.

Как-то, помню, с секретарем райкома партии Кравчуком мы поехали в служебную командировку в Новгород-Северский. Зимний день короток. Не успели оглянуться, а солнце идет к закату. И в село Хильчичи мы возвращались поздно вечером. Наш путь лежал через реку Десну, далее - лесом - через деревню Фирино.

Отдохнувший в городе жеребец по кличке Гуляка бежит весело, игриво. Полозья легких саней скрипят на стылом, накатанном до блеска снегу. Мы знали, что в лесу, на пути нашего следования, иногда появлялись бандиты. Так что кроме пистолетов я и Кравчук взяли с собой на всякий случай еще и карабины.

Через скованную льдом Десну промчались благополучно. Впереди показался молодой сосняк. Приближаясь к перекрестку дорог, уже при свете месяца заметили, как наперерез нам бегут двое с карабинами в руках.

- Смотри, смотри, - тревожно говорит Кравчук, - наверное, бандюги!.. Приготовь карабины!

Секретарь подбодрил Гуляку вожжами, тот, видимо почуяв тревогу своих седоков, во весь опор помчался по накатанной дороге. Я приготовил оружие.

- Ждать или стрелять? - спрашиваю Кравчука.

- Стреляй немедленно! Охлади их пыл! - заглушая скрип полозьев, весело кричит секретарь, и я, почти не целясь, делаю несколько выстрелов. Первый бандит падает. Падает и другой нападающий, почти рядом с первым. - К перекрестку не успели, теперь откроют пальбу лежа, - возбужденно говорит Кравчук и приказывает: - Стреляй, Иван! Стреляй!

Тут я услышал несколько выстрелов. С веток сосен посыпался снежок - это от пуль недругов. Но мы уже скрылись в молодом леске...

Вскоре общими усилиями наших районов были приняты меры для решительной ликвидации этих старорежимных отбросов. В нашей округе и следа не осталось от тех, кто наводил страх на местное население.

А мне, как говорят, в ближайшем времени предстояла перемена жизни и дальняя дорога...

* * *

2 ноября 1926 года меня призвали на действительную военную службу. Попал я в группу, направляемую на Черноморский флот, в Севастополь. Вместе со мной следовали парни из нашего города - Я. Орлов и Е. Кричевский. В пути все перезнакомились друг с другом, и, как выяснилось, подавляющее большинство новобранцев до призыва в армию работали на предприятиях и на селе секретарями первичных комсомольских организаций, райкомов и даже губкомов КСМ, как, например, В. Морозов. Доброжелательность, принципиальность, чувство справедливости Морозова вызывали у матросов и командиров глубокое к нему уважение. Не случайно он возглавил и парторганизацию нашей роты.

На всю жизнь остались памятны мне дни службы на Малаховом кургане. Мы проходили курс молодого краснофлотца, и, какая бы ни была погода, всегда в строю, с оружием, с полной выкладкой. По своему неказистому росточку я занимал место в строю на левом фланге, то есть последним. Оркестра нам не полагалось - его заменяла строевая песня. И мы пели:

Ты, моряк, красивый сам собою,
Тебе от роду ровно двадцать лет,
Полюби меня ты всей душою.
Что ты скажешь мне в ответ?..

У меня был неплохой голос. И по команде "За-а-апевалы, на середину!" я тотчас оказывался в шеренге, марширующей в центре колонны, и легким тенорком затягивал:

Ты, моря-як...

Трое моих товарищей-запевал дружно и задорно подхватывали:

...красивый сам собою...

Дальше лихо и звонко несла рота:

...те-бс от ро-оду-у-у...

Казалось, песня летит к бухте, на корабли, где седые капитаны с дубленными от соленого морского ветра лицами неторопко прохаживаются по палубам боевых броненосцев и ждут не дождутся, когда же эти славные ребята ступят на палубы кораблей. Казалось, сам Севастополь, затаив дыхание, вслушивается в знакомую мелодию: "...По морям, по волнам, нынче - здесь, а завтра - там" и гадает: откуда же приехали эти морячки? Как же хорошо, что они у нас!..

До призыва в армию я не видел ни крупных городов, ни бескрайних морских просторов. Севастополь произвел на меня неизгладимое впечатление. Но он не подавлял своим величием, монументальностью, напротив, здесь я как бы ощущал себя сыном Отечества, внуком тех славных русских воинов, которые умели защищать Россию от врага.

При всяком удобном случае я ходил на свидание с морем. Пристани, бухты, гидросамолеты и корабли на рейде поражали мое воображение. И каждый раз Черное море виделось мне в ином одеянии - от зеленого до серого: видно, и у моря, как у человека, меняется настроение, есть свои радости и печали. Безбрежное, глухо и недовольно урча, оно накатывало пенистые волны на пристань, затем, словно проверив ее прочность, с приглушенным рокотом отходило вдаль, чтобы оттуда послать новую волну, уже более мощную...

Здесь впервые так близко я увидел гидросамолеты "дорнье-валь", а немного позже их полеты. Как знать, может быть, именно с этих встреч и зародилась у меня на всю жизнь любовь к авиации. Во всяком случае, когда в канун 1927 года нам зачитали приказ об откомандировании некоторых краснофлотцев в школу авиамотористов, здесь же, в Севастополе, я несказанно обрадовался: в списке значилась и моя фамилия...

* * *

Итак, с января двадцать седьмого года я - курсант авиашколы. К обучению приступил с огромным желанием. Хотелось побыстрее постичь новое для меня дело, поэтому почти все свободное от службы и занятий время уходило на технический класс самоподготовки. Неоценимую помощь в закреплении знаний, полученных на лекциях, оказывал нам преподаватель школы Орлов. Нельзя было не восхищаться его эрудицией. Я не припомню случая, чтобы этот военный инженер не ответил на какой-либо наш вопрос, если таковой даже и не относился к авиационной специальности.

Через четыре месяца довольно напряженных занятий состоялся наш выпуск. Я получил назначение в 53-й отдельный авиационный гидроотряд, где радушно был принят дружной трудолюбивой семьей механиков.

Отряд располагался в Круглой бухте, невдалеке от Херсонесского маяка, почти рядом с городом. На его вооружении были летающие лодки "Савойя-бис 16", которые взлетали и садились на воду бухты. После полетов на специальных колесных тележках, подведенных под редан лодки - так называлась нижняя часть фюзеляжа, - машины буксировались вручную, на веревках, в ангар. Перед тем как завести гидросамолет на стоянку, два человека брали тележку, входили с ней по пояс в воду и подводили ее под редан.

В числе других товарищей по службе и на мне лежала эта довольно неприятная по ощущению обязанность. Вообще "савойя" было создание довольно капризное и ненадежное. Мотор ее запускался, когда машина находилась на воде - добирались к ней вброд. Наконец, морока с запуском в сильную болтанку: ее болтает из стороны в сторону, вверх и вниз, как щепку, а механик стоит на борту гидросамолета и балансирует своим телом, словно акробат в цирке, ежесекундно рискуя очутиться в ледяной воде.

Через два-три месяца службы в отряде я заслужил право участвовать в ремонте материальной части, устранений дефектов. Инженер отряда О. Вилке, не очень-то щедрый на похвалу, склонный, скорее, находить отрицательные черты у своих подчиненных, сказал как-то перед строем:

- Я надеюсь, что обслуживать и производить ремонт гидромашин вы, товарищ Прачик, можете. И знаете матчасть не хуже многих "старичков". Прошу и требую: не зазнаваться и не кичиться.

Зазнаваться я не умел, кичливостью тоже не наделен от природы. А работать любил - как и большинство моих товарищей по профессии. Возможно, за это в ноябре того же года меня направили на учебу в Ленинград, в 1-ю военную школу авиационных техников имени К. Е. Ворошилова. Далеко на юге остался славный Севастополь, самоотверженные труженики 53-го гидроотряда, давшие мне путевку в авиацию. Я снова сел за парту.

* * *

Прекрасно оборудованные технические классы со множеством наглядных пособий, литературой и настоящей техникой для практических занятий обеспечивали вполне успешную подготовку курсантов. А программа обучения, надо сказать, была довольно насыщенной. В своем подразделении я

тем не менее оказался вполне подготовленным по ней, в чем преподаватели школы вскоре убедились и вошли в ходатайство перед вышестоящим командованием о моем переводе в выпускную роту. Просьбу эту начальство утвердило. И вот я оказался сразу на выпускном курсе.

Поначалу, конечно, было трудно. Но на помощь пришли курсанты М. Ерыгин, А. Науменко, В. Телегин. Я старался реже пользоваться увольнениями, не пропускал ни одной консультации, проводимой преподавателями. Хотя порой так хотелось побродить по улицам удивительного города на Неве!..

Настал, однако, выпускной день, и лучшей за все труды наградой стало назначение в строевую часть. Мне предписывали явиться в 50-ю авиационную эскадрилью, которая базировалась в Киеве. Здесь предстояло прослужить почти четыре года.

Первый самолет, доверенный мне командованием для технического обслуживания, - двухместный разведчик Р-1. Летал на нем пилот В. Качанов.

Помню, в дни полетов весь технический состав авиаэскадрильи приходил на аэродром и под руководством старшего техника приступал к выводу машин из ангара. Они стояли Гам почти вплотную друг к другу, и требовалось немалое искусство, чтобы вывести их на летное поле. Не случайно этим сложным делом руководили наиболее опытные техники. Впоследствии, набравшись навыков, управлял порядком в ангаре и я.

Очень ответственным моментом в эксплуатации разведчика Р-1 был запуск мотора в зимнее время. Подогретые в гончарках вода и масло подвозились к самолету, и тогда начиналось настоящее священнодействие с заправкой систем. Главное условие - не прозевать момент и, пока мотор теплый, незамедлительно запустить его: при низких температурах вода, быстро охлаждаясь, превращалась в лед.

На первых порах на моем разведчике несколько раз замораживался радиатор и даже рубашки цилиндров мотора. Чтобы отогреть их, требовалось немало хлопот. А если присовокупить к этому собственные душевные переживания, иронические ухмылки более опытных техников, недовольный вид командира экипажа, то станет вполне понятно, что теория без практики мертва.

Из всех моих злоключений тогда я сделал простой вывод: обслуживать самолет в зимних условиях надо сноровисто и быстро. И дело это постиг. Случалось выполнять и различные вспомогательные работы, такие, как заплетка тросов управления, намотка шнуровой амортизации шасси, регулировка угла атаки

несущих плоскостей, само собой выполнял и профилактические регламентные работы - вплоть до ремонта двигателя с заменой подшипников-вкладышей. Регулировка самолета в то давнее время производилась на глазок, методом, довольно далеким от совершенства. И лучшим специалистом в этом деле у нас был техник Г. Янченко.

Помню, разведчик устанавливался на середине ангара. По его продольной оси, сзади хвостового оперения, приседал Янченко и подавал команды: какие ленты-расчалки несущих плоскостей подтянуть, какие ослабить. Неудивительно, что после такой регулировки порой все приходилось начинать заново. Да по нескольку-то раз! Можно себе представить и риск летчика в таком "пробном" полете. Гораздо позднее, когда появился нивелир, метод регулировки самолета на глазок отжил.

Признаться, немало огорчений мне доставлял мой рост: он постоянно как бы напоминал мне, что 162 сантиметра все-таки маловато для начала технического прогресса. Поясню эту грустную мысль на горестном случае, который однажды произошел со мной во время полетов.

Для запуска мотора на самолете мы проворачивали воздушный винт, ставя одну из его лопастей в такт сжатия ("мертвая точка"). Затем по команде летчика "Контакт!" резким движением руки дергали винт, а мне, чтобы достать его лопасть, всякий раз приходилось для этого подпрыгивать.

Так, во время одного из запусков я сделал все необходимое, но сидящий в кабине Р-1 пилот раньше срока включил зажигание, и... лопастью винта мне тотчас перебило руку выше локтя. С закрытым переломом я оказался в госпитале. Двух месяцев лечения оказалось мало, чтобы встать в строй, тогда меня перевели в 73-й истребительный авиаотряд, где я работал инструктором политотдела по комсомолу. Когда рука полностью окрепла, я в этом же отряде приступил к обслуживанию истребителя И-5.

Эта машина была создана в 1930 году конструкторами Д. П. Григоровичем и Н. Н. Поликарповым. С двигателем воздушного охлаждения скорость самолет развивал до 280 километров в час. Высокоманевренный, обладавший не только большой по тем временам скоростью, но и хорошей скороподъемностью, по своим летно-тактическим данным наш истребитель намного превосходил истребители зарубежных фирм, такие, например, как "фоккер". Он, к слову, до конца двадцать девятого года был на вооружении нашего отряда, и я могу сравнить обе эти машины: сравнение не в пользу "фоккера".

Несложная, но надежная конструкция И-5, простота в

эксплуатации, более низкая посадка винта (чтобы иметь "контакт" с винтом, мне уже не приходилось, как бывало раньше, подпрыгивать) - все это создавало устойчивость машине на взлете, посадке. А сослуживцы шутили: "Наступает эпоха Ивана..." В чем-то они, пожалуй, были близки к истине.

В августе 1932 года меня направили на курсы младших авиаинженеров. И снова Ленинград. Здесь, проучившись год, я получил диплом младшего инженера по эксплуатации авиационной техники ВВС и распределен в 142-ю бригаду, которая базировалась в Бобруйске.

Не знал я тогда, что там, на берегах скромной Березины, обрету все то, чем жив и по-настоящему счастлив человек.

За Пиренеями

Из окна международного вагона. У военно-воздушного атташе в Париже. Инженер Лопес-Смит. "Авиадорес руссос". Атакует Сергей Грицевец. Командующий авиацией Республики. "Вива Русия!"

...Мысленно я уже был там, в овеянной романтикой, борющейся, неведомой мне Испании. А мимо окон международного вагона еще летели бедные лачуги крестьян, жалкие полоски нарезанной земли Польши. Они уносились назад, к хвосту поезда, словно желая спрятаться подальше от глаз постороннего.

Но вот в мое купе вошел польский аристократ со своей спутницей. С первых минут стало не по себе - тошно от высокомерия, чванливой манерности. Я знаю многие славянские языки. Знаком и с польским, еще с детства, и потому хорошо понимаю, о чем они ведут беседу. Женщина говорит, что в нынешнем сезоне модно искрящееся платье, что она, слава святой Марии, имеет их дюжину. Мужчина приторно-вежливо поддакивает, соглашается, будто между прочим.

А во время остановок скромно одетые крестьянки торопливо пробегают по перрону, предлагая редким пассажирам немудреную еду - этим спешить надо, их кормит не родословная...

Показался Берлин. Здесь моя пересадка на поезд, идущий до французской столицы. После педантичного досмотра, как и на границе с Польшей, я нанял такси и поехал посмотреть на город. Запомнилось, как по улицам мрачного, серовато-пепельного Берлина маршировали парни, во все горло распевая воинственные марши. Здесь даже дети придерживались муштры - ходили строем, чеканили шаг, не уступая в дисциплине взрослым.

Из окна вагона - предместья Берлина: красивые аккуратные клумбы с цветами, ухоженные поля, опрятные домики под

черепичной крышей. Все в безукоризненном порядке, чистоте - идиллия, и только. Даже не верилось, что в каких-то пятнадцати - двадцати километрах отсюда - мрачный город, по которому маршируют фанатичные молодчики и клянутся кому-то в верности. Кому, зачем - толпа эта и сама толком не знала...

А потом был Париж. Подъезжая к вокзалу, я сразу же отыскал глазами Эйфелеву башню - символ и гордость Франции. Но вышел на перрон и остановился в нерешительности: куда идти, что предпринимать дальше? Только напрасно я волновался - меня уже поджидали работники советского посольства. Как они сумели определить, что прибыл именно тот, кто нужен, - трудно сказать. Может, по широченным штанам?

Двое мужчин и миловидная женщина, отрекомендовавшись, повезли меня по улицам одного из красивейших городов Европы. Я смотрел на все и не успевал удивляться.

Когда же мы приехали на квартиру соотечественников, Шура, как назвала себя при встрече на вокзале попутчица, представила меня хозяину. Это был Николай Васильченко, моложавый и бодрый военно-воздушный атташе. А Шура, как я узнал после, - его спутница жизни, товарищ по работе.

Васильченко просто и задушевно признался:

- Мне уже известно, какой гость пожаловал. - Увидев недоумение на моем лице, пояснил: - Ваш командир недавно останавливался здесь. Надеюсь, догадываетесь кто...

Я сказал, что приблизительно знаю этого человека. Ни фамилия, ни должность названы не были, но стало понятно: проездом в Мадрид здесь побывал Евгений Саввич Птухин. Казалось бы, к чему такая конспирация среди своих людей, кто верой и правдой служит Родине? Однако эта недоговоренность и была началом моей работы в новых условиях, при других обстоятельствах. Несколько дней я провел в Париже. Товарищи из советского посольства показали мне этот город уже не спеша. Елисейские тюля, металлические кружева Эйфелевой башни невольно вызвали во мне восторг от смелости, причудливости инженерной мысли. В почтительном молчании постояли мы у Стены Коммунаров на кладбище Пер-Лашез, посетили Лувр, на Монмартрском холме отведали по грозди знаменитого французского винограда.

Но что меня особенно поразило, так это площади и улицы Парижа. Они были полны бродячими артистами. Клоуны, певцы, циркачи, танцоры показывали свое искусство всем, кто оказался в эти минуты прохожим или любопытным зевакой. Соотечественники объяснили, что такие представления уже много веков идут на улицах города, под открытым небом...

И вот уже прощание на вокзале. "До скорого свидания!" - обещаю я своим новым друзьям. И опять скорый поезд по узкой заграничной колее увозит меня теперь на юг.

* * *

На горизонте все явственнее вырисовывались горы - известные всему миру Пиренеи. Франко-испанская граница все ближе и ближе. Прошли с проверкой паспортов вежливые чиновники на последней французской станции Сербер. Высокий худой проверяющий весело подмигнул мне и сказал что-то по-французски. Я ничего не ответил - сделал вид, что не расслышал. Тогда он вновь повторил на языке, понятном во всем мире:

- Камарада, эспаньоль, интернацьональ?..

Я на всякий случай отрицательно покачал головой, похлопал по карманам брюк - мол, торговец, купец - и, к радости великой, вспомнил одно слово, связанное с такими делами:

- Бизнесмен!..

Поезд остановился на станции Порт-Боу, провинции Каталонии. Здание вокзала было разрушено и глядело на мир пустыми глазницами выбитых окон, С потолков торчали повисшие балки перекрытий, в стенах зияли огромные бреши. Вокруг вокзала я заметил множество воронок от авиабомб. Уцелевшие стены зданий были оклеены плакатами и лозунгами на испанском и русском языках: "Но пасаран!", "Фашизм не пройдет!", "Добро пожаловать в свободную Испанию!".

Мой путь лежал в Сабадэль, где располагался штаб руководства республиканских Военно-Воздушных Сил, и, дождавшись автобуса, я выбрался из Порт-Боу только под вечер.

Темнота наступила по-южному почти мгновенно. Но, соблюдая светомаскировку, шофер не включал фар. Машину бросало из стороны в сторону дорога во многих местах была повреждена авиацией, - и мы ехали очень медленно, часто останавливаясь. Водитель автобуса тогда выходил на дорогу, внимательно осматривал ее - что можно было увидеть в этой чернильной темени? - потом садился за баранку, и мы двигались дальше. Наконец, наша машина заглохла, пришлось заночевать прямо в тесном салоне, рядом с какой-то деревушкой.

Утром мы добрались до Барселоны. Тягостное впечатление произвела на меня столица Каталонии. Второй после Мадрида по численности населения город подвергся жестокому разрушению авиацией фашистских интервентов и франкистских путчистов. Проезжая по одной из улиц, я увидел многоэтажный дом, стена которого по фасаду была полностью разрушена. От самого верха и до низу висели кровати, подушки, одеяла, висел даже диван - он за что-то зацепился между этажами. А ведь здесь жили люди...

Наконец наш изрядно потрепанный автобус дотянул нас до Сабаделя. Я направился в штаб ВВС, где состоялась встреча с советником командующего авиацией Северного фронта Ф. К. Аржанухиным.

Навстречу мне поднялся молодой, ладно скроенный мужчина, в хорошо подогнанном и безупречно отутюженном костюме, с симпатичным русским лицом.

- Федор Аржанухин, - буднично и просто сказал он. - Работать будем вместе.

Внимательно слушая Аржанухина, я невольно любовался этим человеком: располагала деловитая простота советника, знание им обстановки в Испании. От него я получил все необходимые указания по моей предстоящей работе.

- Вы прибыли на смену инженеру Захаревскому. Почти год он трудился в республиканской авиации. Надеюсь, смена будет достойной. Не скрою, трудно придется. Не хватает запасных частей для самолетов. Мало высококвалифицированных специалистов. Но ваш коллега, Борис Павлович Захаревский, познакомит со всеми тонкостями и особенностями работы в здешних условиях.

Пять дней стажировался я у Захаревского. Объездили мы с ним почти все аэродромы, на которых базировались самолеты республиканской авиации. Много полезного и поучительного услышал я от Бориса Павловича.

Он приехал в Испанию осенью 1936 года. В это же время из нашей страны начали прибывать сюда транспортные суда с танками, самолетами, оружием, продовольствием, снаряжением для республиканцев и добровольцев. За три первых месяца войны Республика получила более 330 боевых самолетов, около 260 танков и другого военного снаряжения. На полевых аэродромах, прямо под открытым небом, день и ночь шла сборка машин, прибывших в юго-восточный порт Испании - Картахену. Летчики трудились наравне с техниками, заводскими специалистами. Испанские товарищи, будущие ремонтники, мотористы ы техники, практически постигали сложную материальную часть самолета, работая с удивительным подъемом, самоотверженностью.

- Недостатка в помощниках у вас не будет, - заметил Захаревский. Испанские специалисты хотя и не высокой выучки, зато энергии, желания работать хоть отбавляй. Подними ночью, скажи только одно слово: "Пойдем" они пойдут за тобой и в огонь и в воду. Чистых сердец люди...

Руководителем испанских авиационных специалистов был инженер-испанец лет сорока, который представился мне по-

русски:

- Лопес-Смит. Очень рад познакомиться с вами, камарада Антонио. Испанский народ примет вас с благодарным пониманием. Видите, какое время для нас тяжелое...

Было заметно, как инженер волнуется, подыскивая нужные русские слова, а говорил он на нашем языке довольно прилично, и мы хорошо понимали друг друга. Не имея высшего специального образования, Лопес-Смит был мастером на все руки, не гнушался черновой работы. Порой мне казалось, что инженер всю свою жизнь только и постигал токарное да слесарное мастерство. Однажды я заметил, как Лопес-Смит показывал молодому испанцу, как правильно производить электросварочные работы. Я подивился и спросил:

- Где вы этому научились?

- В Марокко, - ответил инженер, - там всему можно было научиться - и хорошему, и плохому...

Самолетный парк республиканцев состоял из 75 истребителей И-15 и И-16. Одностоечный полутораплан И-15, созданный конструктором Н. Н. Поликарповым, развивал скорость на высоте 3 тысячи метров 367 километров в час. И-16 с двигателем М-22 развивал скорость до 360 километров в час, с двигателем М-62 - до 460-490 километров в час. Было также у республиканцев около 20 скоростных бомбардировщиков СБ. Эту боевую машину создала конструкторская бригада А. А. Архангельского). Самолет достигал огромной по тем временам скорости: на высоте 4 тысячи метров скорость СБ превышала 420 километров в час.

Немецкий бомбардировщик "Хейнкель-Ill", созданный годом позже, чем наш СБ, развивал скорость 310 километров в час, а Ме-109, присланный в Испанию в последний год войны, когда боевые действия пошли на убыль, имел скорость 570 километров в час; но их поступило мало, этих "мессеров". Хотя в целом соотношение сил врагов Республики было в пять-шесть раз больше, чем у добровольцев.

Аэродромов, какими мы видим их в нынешнее время - С бетонированными взлетно-посадочными полосами, первоклассными вспомогательными сооружениями, радарными установками, - в ту пору еще не строилось. Маленькие посадочные площадки, наспех сделанные, располагались то в гористой местности, как, например, под Теруэлем, то среди лесных насаждений и фруктовых садов - это Фигерас, Лясиньера. Аэродром Каспе был похож на срезанную вершину крохотной сопки, его размеры едва позволяли выполнять посадки истребителей, не говоря уже о бомбардировщиках.

На эти наши полевые взлетно-посадочные площадки частенько наведывались вражеские бомбардировщики. Порой налеты на республиканские точки имели волнообразный характер: одна группа отбомбится, уйдет, техники не успеют еще приступить к работе, как появляется новая группа. Так что работать на стоянках приходилось почти круглосуточно - чтобы как-то компенсировать упущенное время.

Инженер Лопес-Смит, техники Карлос, Ортега, Мартин и я успевали доводить самолеты до эксплуатационного уровня. Частенько приходилось идти на риск - применять такую технологию и рационализацию, за которые в иных условиях впору ответ держать. Но риск был необходим, а потому и оправдан. Ни единого раза наша доморощенная технология и рационализация не привели к отказу материальной части боевых машин. Боевые задания летчиками выполнялись без жалоб и нареканий на подготовку наших самолетов. Навсегда запомнились мне восхищения по этому поводу испанского техника Карлоса:

- Научились трудиться! Я рад, камарада Антонио!..

* * *

Как-то, уже в конце марта 1938 года, ко мне прибежал шофер Андрее и, еле переведя дух, от радости путая испанские слова с русскими, взволнованно закричал:

- Авиадорес руссос!

Не помню, как я выскочил из комнаты, как оделся. На улице стояла большая группа советских летчиков, и некоторые из них, завидя меня, по-русски весело и шумно приветствовали еще издали:

- Принимай гостей, Иван Андреевич!.. Встретились на краю Европы! Гора с горой не сходится, а человек с человеком - сойдется!..

Моя же радость перешла в бурный восторг, когда я увидел, что большинство из вновь прибывших - сослуживцы по 142-й бригаде. Подумать только... В далекой от России стране встретиться с друзьями! Я пересчитал их, не веря своим глазам, - семнадцать человек! - а летчики счастливо посмеивались, тоже узнавали своего бригадного инженера. Они словно и сейчас стоят передо мной: майор Ф. Родин, капитаны И. Анищенко, А. Лантух, старшие лейтенанты И. Колосков, П. Пятин, лейтенанты В. Бобров, Д. Воропаев, М. Емельянов, Н. Жердев, Г. Когрушев, И. Мартыщенко, В. Михайлов, А. Панов,Н. Ливанский,А. Ярковой, С. Яшин, А. Сироченко. Еще много незнакомых мне молодых ребят. От добровольцев нового пополнения я узнал новости моей Отчизны.

- Собираюсь в Москву и говорю родным: "Я, наверное, из

столицы буду направлен на Север. Авиация начала освоение белых пятен Ледовитого океана", - смеясь от радости, рассказывал Федор Родин, - а меня спрашивают: "Какое отношение военная авиация имеет к этим самым пятнам?" "А такое, говорю, - что военного куда пошлют, туда и пойдет без рассуждений. Наш опыт везде нужен". "На сколько?" - интересуются. "Рассчитывайте на годик!" - этак лихо козыряю и щелкаю каблуками, как перед командиром.

- Думаешь, не догадались? - с сомнением спрашиваю Федора.

- В этом можно не сомневаться. Конечно, догадались, - посмеивается майор. - Но главное, что я хранил тайну!..

Исподволь любуюсь молодыми пилотами. Они помалкивают, слушая наш разговор. Землякам пришлось вдоволь хлебнуть соленого ветра чужих морей. В Мурманске несколько недель назад они погрузились на пассажирский пароход "Андрей Жданов", по норвежскому морю обогнули Скандинавский полуостров, миновали бурное Северное море, прошли Ла-Манш. После французского порта Гавр одиссея добровольцев еще но была окончена - поездом летчики добирались через Париж до испанской пограничной станции Порт-Боу, откуда, как и я, прибыли в Фигерас. Ребятам здесь предстояло собрать новые боевые машины, потом на них идти в бой. Так что весь вечер мы провели вместе, и я рассказывал о положении на Арагонском фронте.

А к тому времени линия фронта растянулась почти на двести километров и проходила юго-западнее Теруэля, через Морелью, Мора-де-Эбро, по рекам Эбро и Серге, через города Лериду, Тамарите. дальше - к высоким горным хребтам Пиренеев. Интервенция германского и итальянского фашизма усилилась, и на этом участке боевых действий сложились исключительно тяжелые условия. Особенно ожесточенные бои велись на гандесарском направлении, где мятежники, поддерживаемые фашистами, наносили главный удар на Тортосу.

Вскоре наши летчики вместе с испанскими специалистами приступили к сборке самолетов. Руководили сборкой я и мой помощник, воентехник В. Д. Булыгин (впоследствии он был назначен инженером эскадрильи). Трудились круглосуточно. Собранные истребители облетывали, затем на них производили пристрелку вооружения.

Три испанских инженера - Ортега, Карлос и Мартин - имели богатый опыт эксплуатации материальной части различных типов самолетов, однако считали своим долгом, обязанностью но всем техническим вопросам консультироваться с советскими специалистами. Иногда даже через штаб передавалась их просьба

прислать русского инженера для "оказания помощи в решении вопросов технического порядка. Испанцы нам доверяли. Все наши советы и рекомендации выполнялись ими своевременно, словом, большую часть времени мы проводили вместе по восстановлению материальной части, поврежденной в воздушных боях, поровну делили и победы и неудачи.

Боевые самолеты к началу тридцать восьмого года были уже сильно изношены. Но огромный практический опыт, изобретательность, рационализация позволяли нам производить надежный и качественный ремонт машин, на которых летный состав вел боевую работу. Так что меньше чем через неделю наши истребители поднялись в небо и ушли в Сабадель, на аэродром под Барселону.

* * *

Начались жаркие воздушные бои. Самолеты возвращались на аэродромы, буквально изрешеченные пулями фашистских истребителей, осколками зенитных снарядов. Ив строя выходило до тридцати процентов всего боевого самолетного парка Республики. Специалистов-ремонтников не хватало. Механики и мотористы изучали кроме своей основной - эксплуатационной - профессии смежные. Учились друг у друга, как говорится, на ходу.

Главный советник командующего авиацией Республики Евгений Саввич Птухин немедленно вылетал туда, где было особенно трудно. А такое положение все чаще стало складываться на всех участках фронтов. Мы очень часто встречались. Установились по старой дружбе добрые отношения, тесный деловой контакт. Всегда опрятно одетый, подтянутый, Птухин обычно первым приветствовал меня (эта воспитанная черта его распространялась на всех подчиненных), еще издали он протягивал сильную руку, а глаза, голубые, выразительные, улыбались по-детски открыто и доверчиво.

- Добрый день, Иван Андреевич! Как у нас тут дела? - Птухин говорил "у нас", искренне веря, что дела инженера республиканской авиации неразрывно связаны и с успехами, и с неудачами летчиков в испанском небе.

А дела были разные, как и дни, - то светлые, то мрачные. И я отвечал четко, по-военному обстоятельно:

- Много ран привозят наши машины - по тридцать - пятьдесят пробоин. Настроение техсостава боевое, с работой справимся. Но, Евгений Саввич, половина наших самолетов в ремонте...

- Иван Андреевич, летчики делают по пять - семь боевых вылетов в день. Воздушные бои тяжелые. Выносливость пилотов изумительна. Под стать им и самолеты. И, хотя численное

преимущество на стороне противника, бьем-то фашистов мы по-суворовски: не числом, а умением. - Птухин посмотрел на меня внимательно, даже не посмотрел, а осмотрел всего с головы до ног, как старшина новобранца, и участливо проговорил: - Спишь мало, Иван Андреевич. Штаны вон уже не держатся - так похудел...

Я, помнится, что то ответил по поводу штанов, посмеялись, вспомнили родные края.

- А знаешь, - заметил Птухин, - в Минске мне досталось на орехи от командующего за нашу с тобой идею сделать тебя инженером-летчиком. Может, потом, когда пройдут годы, наши внуки и станут совмещать инженерные знания с летной работой. Пока же...

Я поспешил перевести разговор:

- Евгений Саввич, а какие шансы у Республики на победу?

- Шансы, говоришь? - Лицо Птухина помрачнело. - Слово-то какое холодное. Как те ручки, что ломались... - И, помолчав, он добавил: - Трудно, инженер, трудно...

...Готовился бросок через Эбро в направлении на Гандесу. Основной ударной силой на столь важном участке должна была стать Народная армия под командованием подполковника Хуана Модесто, коммуниста, рабочего лесопилки из Андалузии. В его армию и влились только что прибывшие летчики-добровольцы.

В эти дни к нам приехал комиссар Мартин. Обычно усталое, озабоченное, его лицо на этот раз было оживленным, в глазах искрилась едва заметная улыбка. Он рассказал о трудностях на линии фронта, боевой работе Народной армии. Вскоре группа советских добровольцев перелетела на прифронтовой аэродром Реус.

Аэродромы, откуда работали наши истребители, такие, как Вильяр, Лясиньера, Вальс, одновременно были и ремонтными базами. Советские добровольцы привозили сюда не только трудные свои победы, но и пробоины в машинах. Как-то на самолете С. Грицевца мы обнаружили 25 пробоин. В. Бобров привез их 30, а Н. Герасимов побил все "рекорды" - в его истребителе мы насчитали около 80 осколочных попаданий! Вдуматься только в эти цифры...

Ребята здорово переживали: ремонт самолетов отнимал и время и силы, сказывался на боеспособности республиканских ВВС. Но зато с каждым последующим боевым вылетом наши летчики с еще большим ожесточением и мастерством били врага. Во второй половине августа группа под командованием Сергея Грицевца снова приняла бой с численно превосходящим противником. В этой схватке пилоты-добровольцы уничтожили 16

самолетов мятежников, а сами все до одного вернулись на свою базу. Что характерно: самолетов у противника было в три раза больше!

Прекрасным воздушным бойцом зарекомендовал себя Сергей Грицевец. Родом из Белоруссии, он окончил Оренбургскую летную школу, затем служил на Дальнем Востоке. Через некоторое время Сергей - в Одесской школе высшего пилотажа, где работает инструктором. Когда началась гражданская война в Испании, летчик подает командованию рапорт за рапортом, чтобы его отправили защищать Республику. Но командование рассудило по-своему, по-государственному: опытный летчик-инструктор нужен школе - чтобы готовить летные кадры для тех же боев.

В мае 1938 года Грицевец все-таки добился своего и отправился в Испанию добровольцем.

В первый боевой вылет Сергей пошел вместе с уже обстрелянными пилотами - Николаем Жердевым, Анастасией Ярковым и Николаем Семеновым. Досталось тогда нашим ребятам. Немало пробоин в машине привез Грицевец. Опытный летчик Ярковой посадил свой И-16 с пробитым масляным баком. Таранив вражеский истребитель, сел на аэродром с изогнутыми лопастями винта Жердев. Но воздушные бойцы не дрогнули. Мы вернули в строй все боевые машины, и 18 мая они дали мятежникам бой в районе Балгара. 18 вражеских самолетов уничтожили тогда наши летчики. Сами потеряли две машины.

Помню, как Сережа Грицевец после того памятного воздушного боя признался:

- Знаете, товарищ инженер, только сейчас я понял, что это такое настоящая схватка в небе. Приходится смотреть и за врагом, и за товарищами, самому действовать безошибочно. Бывало, полетишь в зону на высший пилотаж в небе король! А тут слаженность всей группы нужна да плюс взаимовыручка.

Товарищеская взаимовыручка в рядах интернационалистов проявлялась не только в воздухе, но и на земле. Однажды раненный в воздушном бою А. Панов посадил поврежденный И-16 на живот. Это произошло на аэродроме Реус. Машина, казалось, не имела живого места: на плоскостях - огромные дыры, перкаль болталась лохмотьями, были повреждены и силовые элементы крыльев и фюзеляжа, а в двигателе пробита головка первого цилиндра.

Булыгин, Лопес-Смит и я получили приглашение с просьбой помочь отремонтировать самолет, так как механик экипажа и ремонтная бригада оказались в затруднительном положении. Как мы убедились на месте, ремонт действительно предстоял

сложнейший.

Объяснять интернациональной бригаде, что и как ремонтировать, было бы гораздо сложнее, чем выполнить эту работу самим. И мы принялись за дело. В короткий срок заменили плоскость истребителя, произвели ее стыковку с центропланом. Работа не из легких. Когда она уже подходила к концу, надо было подумать, кому доверить облет машины, пристрелку оружия после восстановительного ремонту. Это обычно решает летное руководство. Инженер вправе разве что только высказать свои соображения, с которыми опытный авиационный командир, как правило, считается.

Птухин тогда спросил меня:

- Кто будет облетывать "ишачок"?

Я подумал и посоветовал:

- Из тех летчиков, кого я хорошо знаю, лучшая кандидатура - Родин.

- Я так и знал, что посоветуешь его, Федора, - удовлетворенно засмеялся генерал. - Своих из бригады не забываешь!..

Для более оперативного ввода в строй поврежденных самолетов кроме внедрения поточного метода ремонта мы активно стали применять передвижные авиаремонтные мастерские - ПАРМы. Укомплектованные набором различного инструмента, автогеносварочными генераторами, токарными стайками, ПАРМы с приданными им штатными специалистами - ремонтниками были очень эффективны и мобильны: своим ходом они перебазировались с одного аэродрома на другой, где немедленно развертывали работу по ремонту. Но только в Испании, по и на Халхин-Голе, в финской кампании, во время Великой Отечественной войны они нашли свое прочное место.

Нам, инженерам и техникам, подгонять ремонтников ПАРМа не приходилось. Практически работа ПАРМов шла круглосуточно. И главным образом ночью, когда полеты закапчивались. Только в короткие промежутки длинного летнего дня ремонтники на два-три часа забывались тревожным сном. Когда же они буквально с ног валились от усталости, мы подменяли их. Труд этих молодых ребят был не только напряженным и тяжелым - он был сопряжен с большой опасностью. Довольно часто на рембазы и аэродромы налетали фашистские бомбардировщики. Как правило, сначала они сбрасывали бомбы, а потом, снизившись до бреющего полета, обстреливали людей из пулеметов.

Как-то летчик Е. Саборнов произвел посадку на аэродроме Лясиньера. В ею машине оказалось повреждение фюзеляжа. Для маскировки ее закатили в самую гущу фруктовых деревьев. Когда ремонтные работы подходили уже к завершению, над аэродромом

вдруг появились бомбардировщики противника. Бомбоубежище от нас располагалось далеко: пока добежишь до него - семь раз убьют. В тот день и погиб испанский техник Андрее: он был убит наповал осколком бомбы...

* * *

С раннего утра жара и духота. Город Сабадель словно вымер. Планирую, на каких аэродромах побывать, куда поехать в первую очередь. Неожиданно приходит посыльный:

- Вас приглашает к себе комиссар Агальцов.

"Что там стряслось? - думаю по дороге в штаб. - Только вчера виделись. Впрочем, мало ли что за ночь могло произойти на фронте..."

"Испанец" - так многие звали Филиппа Александровича за его непоседливость, внешнее сходство с испанцами - представляет мне высокого, как и он сам, подтянутого человека:

- Иван Андреевич, знакомься: Александр Петрович Андреев. Прибыл на смену Федору Аржанухину. Командовал бригадой скоростных бомбардировщиков. Так что можешь теперь освоить технику пилотирования и на скоростных бомбардировщиках, - шутит Агалъцов и после небольшой паузы продолжает: - А этот инженер, Александр Петрович, наш главный "хирург" по ремонту и эксплуатации самолетов. Съездите сегодня вместе на авиационный и авиаремонтный заводы. Там будет командующий авиацией Республики товарищ Сиснерос, преданный революции человек...

Игнасио Идальго де Сиснерос - выходец из древнего и знатного рода. Его предки занимали ключевые посты в государственном управлении, оказывали решающее влияние на судьбы страны. А вот младший Сиснерос без колебаний стал на сторону народа и был ему до конца верен.

С командующим авиацией Республики я уже знаком. Переводчица Шура Браславская, юная симпатичная ленинградка, помогает нам вести разговор. У Шуры где-то далеко от этих краев остался сынишка. Она вскоре погибнет, наша обаятельная переводчица. Пуля франкистов оборвет жизнь интернационалистки. А с гибелью летчика Рамона было связано мое знакомство с другой женщиной-интернационалисткой - Марией Фортус.

Наша встреча произошла в декабре 1937 года. Помню, как в кабинет старшего советника вошла худенькая женщина. Нам предстояло сообщить ей о смерти сына. "Рамон погиб... Мы все знали Рамона как храброго летчика", навсегда запомнил слова, сказанные Марии.

Мария Фортус... Это о ней на всех фронтах Республики

рассказывали удивительные случаи. Как-то Мария остановила бойцов, в панике бросивших оружие. "Остановитесь, трусы! - крикнула она на испанском языке. - Вас что, кастрировали? Забыли испанскую гордость и достоинство мужчин?! Что о вас скажут люди, что подумают о вас невесты, жены и матери?.." Опустив перед женщиной головы, испанцы подняли оружие. Так в критическую минуту Мария Фортус воодушевила бойцов и повела их на штурм высоты, которую те только что оставили...

Трудно пережить гибель людей. За те войны, которые мне было суждено вынести, а их досталось немало, ушли из жизни многие мои боевые друзья. Всех помню. До сих пор помню и имена героев, с кем на баррикадах Испании довелось отстаивать Республику.

Как-то на одном из аэродромов я заметил самолет со знакомым номером. Машина была изрешечена пулями. Но я знал, что истребитель этот из группы Федора Родина. "Где же летчик?" - пробежала тревога. Техник Ортега пояснил:

- Камарада Антонио, пилот Родина немножко ранен.

Была схватка, он сбил итальянский пилот. Фашистов - много, республика мало.

- Где он? - нетерпеливо спрашиваю по-испански.

- Госпитал, - коротко, по-военному отвечает Ортега, и я тороплюсь туда.

...Федор сидел на койке, нетерпеливо поглядывая в открытую дверь ожидал нас. Сквозь южный загар на его лице проступила бледность - это от усталости и ранения.

- Иван Андреевич! Ваня!.. - радостно бросился он навстречу. - Я рад... как рад, что пришли проведать меня. Скучно здесь. Рана пустяковая, а задержат вот... На днях нас навестила здесь сама Пасионария - Долорес Ибаррури. Что же лежать? В бой, в бой надо!..

- Да ты не торопи время. Поправляйся. Починим твой "ишачок" заодно его тоже подранили. А боев тебе еще достанется... - как мог, успокоил я Федора Родина и, кажется, не ошибся.

* * *

1938 год складывался для нас очень тяжело, напряженно. У противника увеличивалось количество зенитных батарей, становилось все больше и больше истребителей, появился новейший "Мессершмитт-109". Этот самолет обладал огромной по тем временам скоростью и мощью бортового вооружения. Наш И-16 в скорости ему уступал, но был маневреннее. У врага поступили на вооружение и новые бомбардировщики, высотность которых отличалась от наших в лучшую сторону. Стал вопрос: что

можем мы сделать в полевых условиях, чтобы улучшить тактико-технические данные своих самолетов, противопоставить их боевой технике врага?

Сергей Иванович Грицевец, нетерпеливый, по-боевому горячий, высказался первым:

- Пилоты нашей группы уже думали об этом. Я высказываю не только личное мнение, но и убежденность своих товарищей: наш "ишачок" можно облегчить - и потолок машины поднимем...

"Облегчить самолет. Но за счет чего?.. - прикидывал я. - Уменьшать боекомплект нельзя. Горючим пренебрегать тоже опасно: близко ли, далеко ли происходит воздушный бой от точки базирования, но бензин должен быть заправлен по самую горловину бака..."

Будто прочитав мои мысли, Грицевец убежденно предложил:

- Решение одно - отказаться от кислородного оборудования, снять баллоны! Таково мнение летчиков.

Я уже был согласен с Сергеем. Кислородные баллоны мы снимем с истребителей в минимально короткий срок. Но смущало одно: согласятся ли так летать испанские товарищи?

- Прошу верить моему слову, - горячился Грицевец, - испанцы вместе с нашими пилотами уже обдумывали это. А снять баллоны с одних самолетов и оставить их на других - на такое они не пойдут.

И решение было принято: летать без кислорода.

Примерно через месяц я приехал на аэродром Вальс, где базировалась группа Сергея Грицевца. Командир со своими товарищами находился в воздухе, сопровождая бомбардировщиков до цели и обратно. На стоянке я встретился с Николаем Герасимовым.

- Слышали, как наш командир посадил немецких асов? - спросил Николай. И летчик рассказал мне об этом памятном полете.

...Наши фронтовые разведчики донесли в штаб Военно-Воздушных Сил Республики, что в немецкой бомбардировочной группе из легиона "Кондор" запланирована смена лидера, того самого, который бомбил Гернику. Сменить лидера должен был такой же головорез, но ему предварительно предстояло ознакомиться с районом полетов, рельефом местности, линией фронта. А рельеф Испании со сложным профилем, горист. Боевые действия над такой территорией требуют от экипажей безукоризненной техники пилотирования.

Командующий республиканской авиацией Сиснерос, посоветовавшись с Птухиным, принял решение послать на перехват лидера Сергея Грицевца. Он должен был принудить

противника к посадке на земле Каталонии. И Птухин предложил такой вариант действий. Одна группа истребителей уводит "мессершмиттов" от "хейнкелей", связывая их боем. Грицевец с пилотом Маргалефом в это время отсекают от головного бомбардировщика его ведомого и парой зажимают лидера.

- В случае если немцы окажут сопротивление - "хейнкель" уничтожить огнем из пулеметов, - приказал Птухин.

И вот из стана противника поступил условный сигнал: "Бомбардировщики врага взлетели..." Тотчас с аэродромов Реус и Вальс поднялись наши истребители И-16. Они заняли зону для барражирования над линией фронта в ожидании противника. Через несколько минут с запада появились "хейнкели" в сопровождении группы "мессеров". Количественный состав истребителей врага не вызывал у республиканских летчиков особых тревог - силы были примерно равны. Началось практическое осуществление операции: одна эскадрилья "ишачков" оттеснила группу прикрытия, навязав ей свою тактику - потащили немцев на высоту, подальше от "хейнкелей". Там, на высоте, И-16 завязали с "мессерами" воздушный бой.

Вот уже и Сергей в паре с Маргалефом короткими очередями отсекли ведомого бомбардировщика. Все шло по плану: они остались с глазу на глаз с фашистским лидером. Но лидер был опытен, силен: он опасно огрызался из всех своих огневых точек, экономно расходуя боеприпасы. Немец, видимо, понял, что за ним охотятся. Резко бросив машину на крыло, начал маневрировать по высоте, пытаясь развернуться на свою территорию.

Грицевец эволюциями истребителя дал знать ведомому испанцу: "Берем неприятеля в клещи" (радиостанции в ту пору на самолетах не устанавливались, и команды подавались условленными на земле сигналами). Огнем бортовых пулеметов они отрезали путь врагу на запад. Стрелок немецкого бомбардировщика вновь было открыл огонь по И-16, но Сергей Грицевец длинной очередью заставил стрелка замолчать.

Тогда лидер пошел на крайнюю меру: сбросил бомбы и предпринял несколько энергичных попыток освободиться от назойливых республиканцев. Только маневры врага были безуспешны. Уже перед Барселоной немец резко ввел свою машину в крутое пикирование и сел на берегу реки, чтобы скрыться.

Грицевец заметил, как немцы, торопливо покинув самолет, побежали в сторону гор. Он мгновенно ввел свою машину в пикирование и с высоты бреющего полета огнем бортовых пулеметов заставил вражеских пилотов прижаться к земле.

Маргалеф тем временем направил свой истребитель на Барселону, чтобы там доложить командованию о выполнении задания штаба республиканских ВВС. А к приземлившемуся бомбардировщику бросились испанские крестьяне, многие из которых были вооружены. Сергей Грицевец не оставил зоны барражирования, пока не убедился, что немцы захвачены бойцами интернациональной бригады...

На войне случались и затишья. Так, однажды авиация обоих сторон не вела боевых действий в течение целой недели. В эти дни генерал Птухин вызвал меня и без предисловий сказал:

- Дорогой мой инженер! Я знаю, твои специалисты работают на пределе человеческих возможностей. Но, пока авиация противника не может подняться в воздух из-за плохой погоды, надо этим воспользоваться.

- Что от меня требуется, Евгений Саввич?

- Необходимо в минимальный срок пополнить наши группы самолетами.

- Задача понятна, - сказал я. - Пополнить эскадрильи за счет выхода машин, находящихся в ремонте. Ускорим дело!

И началась напряженная боевая вахта. Отсчет времени мы вели не сутками, а часами, минутами. Люди работали, отдыхая прямо на аэродроме, в мастерской, у самолета. Но никто не роптал. Самоотверженный труд всего коллектива приносил нам каждодневную радость: эскадрильи получали вышедшие из ремонта машины.

Наконец наступил момент, когда из ремонтной базы вырулил на взлетную полосу последний истребитель. Тогда мы с Лопес-Смитом поехали докладывать Птухину о выполнении задания. Евгений Саввич уже все знал из донесений командиров авиачастей. Не скрывая своей радости, без единого слова он обнял нас, растроганно глядя то на одного, то на другого. Потом прерывающимся от волнения голосом сказал:

- Это единственный день почти за два года войны, когда все наши самолеты в полной боевой готовности. Благодаря вам, дорогие мои малые золотники!.. Спасибо, Лопес-Смит, и тебе, Иван - Антонио...

Пылкие испанские пилоты долго потом подбрасывали вверх Лопес-Смита и меня, ликуя от восторга:

- Вина Русин! Вива Эспана!

* * *

В конце октября тридцать восьмого года так называемый комитет по невмешательству навязал испанским революционерам свое решение: отправить с территории страны всех иностранных добровольцев. Это был тяжелейший удар по демократическим

силам Республики. Советник по авиации Александр Петрович Андреев, дни и ночи проводивший в эскадрильях, понимал, что с отъездом наших летчиков республиканцам придется испытать горечь невосполнимых потерь. Усталый и печальный, он говорил на совещании:

- Наверное, провожу вас, мои боевые соратники, и к началу 1939 года сам уеду на Родину. Пока же будем формировать новые эскадрильи из патриотов Испании. Командовать ими поручается республиканским пилотам. Инженерно-технический состав тоже уже приобрел богатый опыт. Жаль только, что республиканцам не будет больше поставляться техника, самолеты.

Внимательно слушал Александра Петровича Лопес-Смит, изредка бросая печальные взгляды на боевых друзей. Притих и неунывающий Грицевец, что-то ранее незнакомое я заметил в его лице. Так бывает, когда расстаются, зная, что это - навсегда.

Боевые вылеты наших летчиков, однако, продолжались, несмотря на просьбу республиканского руководства не участвовать в схватках с фашистами.

- Вы очень помогли. Рисковать жизнью в последние дни вашего пребывания в Испании не стоит, - говорили нам.

Грицевец был иного мнения:

- Мои товарищи решили сражаться с врагом до последнего дня!

И вот этот последний день наступил. Ярко светило солнце. Как по заказу, стоял полный штиль. В небе над Эбро сошлись истребители добровольцев с франкистами. Наши летчики в жестоком бою уничтожили три немецких "мессершмитта", пять итальянских "фиатов". Но потеряли республиканцы и три своих самолета. Пилоты этих машин остались живы, благополучно приземлились на израненных "ишачках".

В этом бою на высоте семь тысяч метров наши летчики дрались без кислородного оборудования. Бой складывался трудно, изнурительно: большие перегрузки, огонь "мессершмиттов", превосходивший пулеметный огонь И-16. Да и скорость вражеских истребителей была выше, чем у наших. Но ребята выдюжили - помогла тренировка обходиться на огромной высоте без кислородных баллонов. Я, как сейчас, вижу вернувшихся с задания летчиков: их покачивало, они шли, словно по палубе корабля в штормящем море...

А еще запомнилось прощание с Барселоной. Не по себе было расставаться с испанскими друзьями. Но наступили последние незабываемые минуты: рукопожатия, слезы на глазах, не по-испански сдержанные пожелания и напутствия Лопес-Смита, Андреса, Ортеги, Кармен, десятков других моих друзей:

"Камарадо Антонио, мы увидимся! Вива Русия!.."

Через несколько часов - Порт-Боу. Полтора года назад, когда я впервые увидел этот город, он сверкал на солнце белизной, опрятностью своих домов, купался в зелени садов и скверов. Порт-Боу сказочными уступами спускался от предгорья Пиренеев к самому побережью Средиземного моря. И вот одни развалины, груды кирпичей, щебенки, битого стекла. За околицей города обуглившиеся маслиновые рощи, мертвые виноградные лозы. Даже море пустынно ни паруса, ни рыбацкой лодки. Только небо по-прежнему ослепительно лазурное.

Я ехал с группой советских добровольцев. До Парижа мы добирались автобусом. И очень обрадовались, когда увидели здание советской колонии, военное представительство, где нас уже ждали. После радушного приема и отдыха нам объявили, что в нашем распоряжении несколько дней для знакомства со столицей Франции.

А затем путь на Родину - морем. У причала порта Гавр мы сели на теплоход "Феликс Дзержинский". Уже подана команда - на родном языке:

- Стоять всем по местам: с якоря и швартовых снимаемся!..

Загремели лебедки, выбирая якоря, и вот судно медленно отошло от стенки причала. Подав прощальный гудок, теплоход направился на северо-запад, к Ла-Маншу. Море в это время всегда неспокойно и бурно, но мы его не замечали, мы жили одним желанием - поскорее добраться к родным берегам.

При входе в Кильский канал наш теплоход был задержан сторожевым катером, на мачте которого развевался германский флаг. На борту катера я увидел несколько человек в фашистской форме. Они быстро поднялись на нашу палубу, и капитан судна пригласил немцев в свою каюту, заставив всех нас изрядно поволноваться: кто-кто, а уже мы-то знали повадки немецких фашистов.

Но все обошлось: патруль покинул теплоход, Кильский канал остался за кормой. Еще немного покачавшись на волнах Балтийского моря, мы пришвартовались в Ленинградском порту.

...Почти полвека минуло с той печальной осени, как я расстался с Испанией. Многое, конечно, стерлось в памяти. Но вот все видится мне согбенный крестьянин, вышедший на дорогу, чтобы молча поклониться отъезжающим - поклониться за бескорыстную помощь, за тех, кто навсегда остался лежать в земле за Пиренеями. И еще за то, что где-то далеко на востоке есть холодная страна Россия, населенная людьми с пламенными сердцами.

В небе Монголии

Комкор Я, В. Смушкевич. Полевой аэродром Тамцак-Булак. Маршал Чойбалсан. Командующий 1-й армейской группой Г. К. Жуков. Модернизация истребителя И-16 в полевых условиях. "Идут самураи!" Герои Халхин-Гола

Прошло совсем немного времени после возвращения на Родину, и меня вызвали к заместителю начальника Главного управления ВВС. В приемной собралось много знакомых мне боевых пилотов, участвовавших в революционной войне в Испании, а вскоре комкор Я. В. Смушкевич коротко и ясно сообщил, по какому поводу вызвал нас всех:

- Одиннадцатого мая японские самураи нарушили государственную границу братской Монголии и развернули боевые действия на ее территории. Верные союзническим обязательствам, мы окажем монгольскому народу военную помощь. Для усиления авиации в Монголию будет переброшено несколько полков бомбардировщиков и истребителей...

Припомнилась беседа Сталина с председателем американского газетного объединения "Скрипс Говард ньюспейперс" Роем Говардом. Американец интересовался позицией Советского Союза в случае, если Япония решится на серьезное нападение против Монгольской Народной Республики. На что Сталин ответил: "В случае, если Япония решится напасть на Монгольскую Народную Республику, покушаясь на ее независимость, нам придется помочь Монгольской Народной Республике... Мы поможем МНР так же, как помогали ей в 1921 году".

Эта беседа состоялась 1 марта 1936 года - и вот мы у комкора Смушкевича. Яков Владимирович, как всегда, бодр, подтянут, энергичен. Говорит о предстоящей боевой работе.

- Командовать авиацией в Монголии приказано мне. Главным инженером по ремонту и эксплуатации самолетов назначается товарищ Прачик... - доносятся до меня слова комкора, и я готов хоть сию минуту приступить к боевой работе.

После совещания Смушкевич предложил мне задержаться для выяснения ряда вопросов по инженерной службе. Речь шла о поточном методе ремонта боевых самолетов, хорошо зарекомендовавшем себя еще в 142-й бригаде, о ПАРМах, созданных нами в трудных условиях испанской войны. По единодушному мнению, опыт этот предстояло использовать и в Монголии.

* * *

29 мая к назначенному часу сорок восемь человек - летчиков и инженеров - прибыли на Центральный аэродром. Следом появился Смушкевич. На старте уже стояли три транспортных

самолета, удачно закамуфлированные под цвет выжженной солнцем монгольской земли. И вид этих машин был странным, каким-то чужеродным на фоне зеленого летного поля.

Первыми вылетели инженеры и техники: нам предстояло заранее подготовиться к приему прибывающих после перегона машин. За нами на двух других транспортных самолетах следовали летчики во главе с комкором Смушкевичем.

Проплыла под крылом извилистая лента Волги, показались отроги древнего Урала.

Посадки для заправки самолетов и короткого отдыха делаем в Свердловске, затем в Омске. Путь до Красноярска был уже труднее: началась болтанка, сказывалась и усталость. Только на третьи сутки мы добрались до Читы.

В читинском аэропорту стояли истребители И-15, И-16, И-153 "Чайка", рядом с ними - бомбардировщики ТБ-3, СБ.

- Эти боевые машины придется обслуживать вашим подчиненным, товарищ Прачик, - заметил Смушкевич, и я подумал, какие немалые силы собираются у нас. Но я и предположить не мог, что пройдет каких-то месяца два-три и авиационная группировка советско-монгольских войск составит 515 самолетов! Из них 311 истребителей, 204 бомбардировщика.

Летчики - "испанцы" и "китайцы", как мы попросту называли пилотов, имевших опыт борьбы в Испании и Китае, после изнурительного трехдневного перелета устроились на простенькие солдатские койки с соломенными тюфяками, чтобы на рассвете подняться для облета боевых машин. Мы же принялись осматривать материальную часть самолетов.

Ночь еще окутывала землю, в небе еще мерцали звезды, когда послышался знакомый голос:

- А вот и мы. Пожаловали на помощь! Примете?

- В такой просьбе отказать трудно, - ответил я, вглядываясь в группу людей, которая приближалась к стоянке.

Совсем рядом показался командир полка Григорий Кравченко и требовательно попросил:

- Командуйте, инженер, рабочей силой. На земле вы наши властелины!

- Спасибо, братцы, - растроганно поблагодарил я летчиков и не удержался, чтобы не спросить: - Но кто, по какому праву поднял вас в такую рань? Вы же обязаны отдыхать.

- Кто, по какому праву, обязаны... - беззаботно повторил Кравченко мои слова. - А никто. Сами! Понимаете, товарищ Прачик?..

Оказалось, Григорий прослышал, что инженерно-технический состав после перелета, ни минуты не отдохнув, сразу же

направился на стоянку самолетов и принялся за работу. Он тогда попросил дежурного, чтобы тот разбудил его в полночь, и как можно громче: "чтоб мертвый услышал".

Дежурный было запротестовал:

- Да вы знаете, что из меня комкор сделает? Летчиков разбудить!..

Григорий стоял на своем:

- Он так же, как и я, летает на технике, которую обслуживают люди. А они, как известно, иногда устают.

Кравченко любил говорить таким вот насмешливым и добродушным тоном. Как я после убедился, на пилота никто из товарищей не имея сердца.

Родом, как и я, с Украины, Григорий был на девять лет моложе меня. Нужда, беспросветная бедность погнала его родителей в Сибирь, и в школу он пошел поздно - двенадцати лет. Пятнадцатилетним вступил в комсомол, в девятнадцать был принят в знаменитую Качу - школу военных пилотов. Там же, курсантом, вступил в партию.

В двадцать два года талантливый летчик назначается в отдельную эскадрилью особого назначения, где испытывались авиационные двигатели, приборы, вооружение. Он работал вместе с Валерием Чкаловым, Анатолием Серовым, Владимиром Коккинаки, Степаном Супруном, Петром Стефановским. Там же он, Григорий, подружился с Алексеем Благовещенским.

Холодной зимой тридцать восьмого года в качестве летчиков-истребителей Кравченко с Благовещенским отправились добровольцами в Китай. Военный атташе полковник Жигарев на следующий же день дал им разрешение включиться в боевую работу. И, как нередко бывает с новичками, храбрыми, горячими сердцами, Григорий был сбит. Только прежде советский пилот почти в упор сразил самурая.

Через сутки Кравченко вернулся к своим.

- Мы еще посчитаемся с япошками! - возбужденно говорил он. - Они еще узнают кузькину мать!..

После боев в Китае Кравченко вернулся известным на всю страну летчиком. И вот опытный истребитель с боевыми друзьями снова на востоке - снова тот же противник...

Как скажет потом поэт Е. Евтушенко:

Я пришел к тебе с миром, пустыня Гоби,
и не мог я не с миром прийти, а по злобе.
Общей правды и в русском ища, и в монголе,
я пришел как посол Куликова поля.
Пограничник монгольский,
как грек за богиню, поднял тост:

"За прекрасную нашу пустыню!"

И она засмущалась, в ответ зашуршала

и песчинками к нам прикоснулась шершаво

...Полевой аэродром, куда мы перелетели, располагался неподалеку от селения Тамцак-Булака. В хаотическом беспорядке разбросаны повсюду здесь были круглые юрты, огромных размеров загоны для скота. Быт местного монгольского населения чисто кочевой. В юрте на полу циновка, на тумбочке стопка чистого белья, а под куполом, в центре шатра, подвешен обыкновенный фонарь "летучая мышь". Не прихорашивая этот скромный уют, скажу, что в полевых условиях юрты весьма удобны и практичны - они сразу же нам понравились своей экономной простотой.

Но меня как главного инженера советско-монгольских ВВС сразу же окружили и увлекли другие заботы: самолетный парк, ремонтные силы и средства, технические кадры на местах. Боевых машин здесь было незначительно - в основном устаревшие конструкции, много лет отработавшие и в сложных условиях, и в воздушных боях в Китае. Однако радовало, что на смену этим, добросовестно послужившим труженикам скоро прибудут новейшие самолеты-истребители И-153 "Чайка", созданные в конструкторском бюро Поликарпова в 1938 году. Это были бипланы с убирающимися в полете шасси, и скорость нового истребителя превышала 440 километров в час. Присылали к нам и новых серий, только что вышедшие с заводских конвейеров И-16, скорость которых была больше, чем у "Чаек", а вооружение состояло из двух пушек и двух пулеметов.

Сборка этих машин производилась на пограничном с Монголией железнодорожном разъезде, причем в рекордно короткий срок. За двое суток, например, собрали и привели в полную боевую готовность свыше тридцати истребителей И-16. Затем они перелетали на полевые аэродромы.

Немало самоотверженного труда и личной инициативы вложил в дело подготовки и отправки самолетов коллектив, руководимый инженером Гирусовым. Сборка боевой техники проводилась комплексно, с применением поточного метода. Каждая операция оканчивалась пристрелкой бортового вооружения и облетом собранной машины. Хватало забот и нам, эксплуатационникам. Даже совершенно новые самолеты, прошедшие во время перегона на монгольские аэродромы но 400-500 километров, требовали проверок и устранения неполадок, замеченных пилотами.

В период подготовки к активным боевым действиям против японских агрессоров нас нередко посещали маршал МНР

Хорлогийн Чойбалсан и комкор Смушкевич. Они вникали во все детали инженерно-технической службы, организации работы, быта. Доступность и простота комкора мне были известны, а вот с маршалом я встретился впервые, и он приятно удивил не одного автора этих воспоминаний.

Так в один из многих трудных дней мы колдовали над сложной доводкой к боевой работе нового И-16. Никто из моих коллег не заметил, как подъехала легковая автомашина, как из нее вышло двое военных. Один - известный каждому комкор Смушкевич, другой - смуглый, невысокого роста, плотный - маршал Чойбалсан. И вот неожиданно я слышу твердый голос Якова Владимировича:

- Товарищ Прачик! Предоставь нам возможность поздороваться с подчиненными, если сам не хочешь замечать начальство...

Комкор улыбался. Я понимал, что он шутит, но с докладом поспешил:

- Товарищ комкор...

Смушкевич показал глазами: "Докладывай ему..." - это стоящему рядом со мной темноволосому скуластому человеку. Ища поддержки, я коротко взглянул на переводчика! "Кто?.." Тот негромко ответил:

- Маршал Чойбалсан.

Лихо доложив, я с нескрываемым интересом и любопытством глядел на человека одинакового со мной роста, с восточным разрезом глаз. А маршал, что-то говоря по-монгольски, крепко пожал мою руку.

Переводчик почти синхронно повторил:

- Руководитель инженерной службы работает наравне со всеми. Это похвально. Можно надеяться, что летчиков машины не подведут.

Затем Чойбалсан все так же просто и сердечно поздоровался со всеми моими товарищами, не обращая внимания на их измазанные в мазуте и масле руки. А Яков Владимирович, не обращаясь ни к одному из нас в отдельности, спросил:

- Если мы оторвем вас на десять - пятнадцать минут, дело не пострадает?

Все дружно ответили:

- Наверстаем... Потолковать необходимо...

- Знаю, - шутливо начал Смушкевич, - технические специалисты предпочитают изъясняться руками. Но возможно, ко мне будут вопросы личного или служебного характера? Для почина первое слово дадим моему заместителю инженеру Прачику.

Я не стал колесить вокруг да около и откровенно поделился своими заботами: по опыту боев в Испании говорил об особенностях нашей эксплуатационно-ремонтной службы, недостатке запасных частей, деталей самолетов.

- Предлагаю запросить в Москве обеспечение нас всем необходимым. От этого будет зависеть своевременный ремонт вышедших из строя машин. - И закончил: - Главное - ПАРМы, Яков Владимирович, ПАРМы!..

- Обещаю выполнить твою просьбу, Иван Андреевич, - ответил комкор и обратился к Чойбалсану: - Товарищ маршал, возможно, у вас есть вопросы ко мне или к главному инженеру?

Добродушно улыбаясь, Чойбалсан заметил:

- Я верю, аэродромные службы выполнят любую трудную задачу, поставленную командованием. Вы пришли, чтобы помочь нам в столь трудный час. - Он говорил медленно, видимо обдумывая каждое слово. - Ленинская политика мира и дружбы между народами СССР и Монголии нерушима и вечна. Пользуясь случаем, я выражаю надежду, что разгром самураев неминуем как на земле, так и в воздухе...

Забегая вперед, скажу, что нам еще будет суждено встретиться с маршалом Чойбалсаном. Делегация Монгольской Народной Республики во главе с маршалом прибудет в нашу воздушную армию на Волховский фронт. Это будет поистине братская встреча. Маршал Чойбалсан вручит некоторым героям-летчикам ордена и медали Монгольской Народной Республики. Многие воины-авиаторы получат ценные подарки от монгольского народа.

На средства, собранные трудящимися Монгольской Народной Республики, будет построено 53 танка, на бортах которых будут стоять славные имена Сухэ-Батора, других героев монгольского народа. На аэродромах появятся самолеты - целая авиационная эскадрилья "Монгольский арат".

Все это уже не за горами, всему этому предстоит быть. Но пока что шла наша беседа с маршалом в степях Монголии. Когда она окончилась, Смушкевич предложил мне сесть в машину комбрига Гусева, и мы отправились в дорогу, в полк В. М. Забалуева.

Ориентироваться в степной местности чрезвычайно трудно, а новичку просто невозможно. Глазу не за что зацепиться - ни деревца, ни речушки, ни холмика. Но машина маршала Чойбалсана уверенно шла по идеальной прямой, порой казалось, что это и не автомобиль вовсе, а суденышко, плывущее по застывшему морю. И вдруг оно плавно поднимается над линией горизонта, с крутым углом, словно самолет, скрывается в

раскаленном небе, а внизу разливается огромное озеро - без конца и без края. По его берегам вырастают невиданные ранее мною деревья, их сменяют белые города. По застывшей воде плывут пароходы. Плывут ли?..

Я знаю, это явление - мираж степей. Спрашиваю у Гусева:

- Видите, как быстро мы домчались к Средиземному морю?

- С этими миражами и смех и грех, - говорит Александр Иванович. Как-то Николай Герасимов вылетел со своим напарником на отработку воздушного боя. И вдруг на крутом вираже в перекрестии прицела... минарет! Так неотступно он и маячил перед глазами - пока бой не прекратили...

Я слушал комбрига и думал, как иногда жизнь, военная судьба сводит людей. Служили мы с Сашей Гусевым еще в 142-й бригаде, потом были вместе в Испании, и вот оба, независимо один от другого, прилетели в монгольские края, чтобы защищать дружественную нам страну. Забегая вперед, скажу, что после Халхин-Гола Гусев будет командующим ВВС Дальневосточного фронта, а я возглавлять там инженерную службу.

Показалась стоянка самолетов 70-го истребительного авиаполка. Встретили нас командир полка майор В. М. Забалуев и его заместитель майор С. И. Грицевец. Они только что вернулись с задания, были оба возбуждены, разгорячены полетом. Тут же, на стоянке, начался разговор о делах части, ее нуждах в боепитании, о пополнении эскадрилий новыми самолетами. Смушкевич и Чойбалсан внимательно выслушали просьбы и пожелания командира полка. Затем комкор сказал:

- Главное преимущество противника в наличии у летного состава боевого опыта, приобретенного им в Китае. Это отрицательно сказалось для нас в первых воздушных столкновениях. Сейчас советское командование сделало немало. Усилена авиационная группировка. Среди прибывших летчиков 21 Герой Советского Союза. Обновляется устаревшая материальная часть самолетов, будет улучшена система наблюдения, оповещения и связи. Но нам предстоит продумать организацию взаимодействия и управления наличными силами авиации, изменить способы ее боевого применения...

Комкор был прав. Мы не раз впоследствии вспоминали и предостережения маршала Чойбалсана. Наш монгольский друг так охарактеризовал противника: "Хитрость, коварство, жестокость - оружие самураев".

Разрабатывая план уничтожения монгольских войск на правом берегу Халхин-Гола, стремительного форсирования реки и захвата плацдарма на ее левом берегу, японское командование подготовило специальный отряд. В него входило 1680

пехотинцев, 900 конников, 75 пулеметов, 18 орудий, 7 бронемашин и один танк.

Уверенность самураев в победе была велика. Но попытка японцев стремительного захвата обоих берегов реки Халхин-Гола провалилась. Началась подготовка нового, более мощного удара.

...Июнь в пограничной полосе проходил относительно спокойно. Такая обстановка давала возможность советским танковым колоннам и транспортным средствам подтянуться к передней линии, преодолев почти тысячекилометровый путь от Борзи до Тамцак-Булака, а также со стороны Улан-Батора, через Баин-Тумен. В целях сохранения военной тайны продвижение осуществлялось только ночами.

Спокойствие, конечно, было весьма условным. Японцы подтягивали к Халхин-Голу отборные полки истребителей и бомбардировщиков, имевших опыт войны в Китае и прошедших спецподготовку. По своим летно-тактическим данным японские истребители и бомбардировщики явно уступали нашим. Так истребитель И-96 имел небольшой вес, обладал хорошим вертикальным и горизонтальным маневром, на нем имелось кислородное оборудование, радиоустройство и два пулемета. Самолет представлял собой цельнометаллическую конструкцию с дюралюминиевым гофрированным покрытием. При полете на дальние расстояния И-96 мог взять два подвесных бака; израсходовав горючее, они сбрасывались в воздухе. Но японский И-96 уступал И-16 в скорости, мощи огня. Наш истребитель кроме четырех пулеметов ШКАС мог нести четыре реактивных снаряда сокрушительной силы. Мне рассказывали, как однажды летчик-испытатель старший лейтенант В. Рахов ударом эрэсов на мелкие куски развалил вражеский бомбардировщик.

Тем не менее, сконцентрировав авиацию близ монгольской границы, японские генералы поставили перед ней задачу завоевания господства в воздухе. Самураи были воспитаны в духе бесчеловечной жестокости; они расстреливали наших пилотов в воздухе, если в схватке подбивали самолет и его экипаж выбрасывался с парашютом. Но очень скоро агрессор убедился, что таким образом ему не удастся сломить нас. Японцы, очевидно, забыли о стойкости и отваге русского воина. Так, например, 22 июня 95 наших самолетов столкнулись со 120 японскими самолетами. В результате воздушного боя был сбит 31 японский самолет. Наши потери составили 11 истребителей. 24 июня сошлись по 60 машин с обеих сторон, и японцы еще потеряли 25 самолетов. Через день в районе озера Буир-Нур снова появились 60 истребителей противника и в воздушном бою, в котором участвовало 50 наших машин, было уничтожено 25

японских самолетов.

* * *

В первых числах июня 1939 года в район боевых действий прибыл комдив Г. К. Жуков, заместитель командующего войсками Белорусского военного округа по кавалерии. Советское главное командование приняло решение об усилении 57-го особого корпуса в МНР - он был преобразован в 1-ю армейскую группу. Командующим ею и был назначен комдив (с 31 июля комкор) Г. К. Жуков.

Дня за два, за три до Буир-Нурского сражения в небе, помню, приезжают в Тамцак-Булак Смушкевич, Гусев, а с ними какой-то плотный, с суровым взглядом командир. Он показался мне знакомым. "Где же я видел его?" - навязчиво сверлила голову мысль, и на всякий случай представился незнакомцу. Он осмотрел меня насупленным внимательным взглядом из-под опаленных знойным солнцем бровей, потом, через минуту, довольно пророкотал:

- В Бобруйске - главный, здесь - тоже главный!..

- И в Испании был главным, - добавил Гусев.

Стоило гостю заговорить, я вспомнил комдива Жукова, вспомнил наши совместные учения еще в Белоруссии.

- Любопытно посмотреть ваше хозяйство... - сказал он.

И мы принялись неторопливо и обстоятельно знакомить Жукова с авиационной техникой.

- Вы правы, маловато, старовато, - заметил комдив, когда осмотр закончился, и вдруг обратился ко мне: - Товарищ Прачик, это не те ли самолеты, что были в Бобруйске?

- Те самые, товарищ Жуков. Точнее, тот же тип машин с незначительной модификацией, которая лишь утяжелила самолет-истребитель.

- Не нынче завтра поступят "Чайки" из Читы, - глядя на комдива, обнадежил Смушкевич.

- Воевать придется и на "ишачках", - сказал Гусев, - на слом им идти рановато. Летчики привыкли, полюбили...

Комдив согласно кивнул:

- Вы правы. Воевать придется и на старых. Не сразу Москва строилась. А вот обрисуйте мне особенности итальянского, немецкого и японского летчиков. Кто из них опаснее, по вашему мнению?

- Когда мы собирались сюда, - улыбнулся Смушкевич, - то в один голос утверждали, что если немцев били, не говоря об итальянцах, то япошек разделаем в пух и прах. Я тоже так думал. Скрывать не стану. Но самураи оказались настырнее немцев. Словом, противник не менее сильный, чем в Испании.

- Это хорошо! - неожиданно воскликнул комдив Жуков.

Я удивился: такой сдержанный - и вдруг эмоции.

- Что - хорошо?.. - насторожился Смушкевич.

- Противника надо уважать, - ответил Жуков. - А уважать - значит тщательно готовиться к каждой схватке, ждать встречи с врагом упорным, подготовленным...

Жуков вскоре простился: "Увидимся!" и направился к машине, а комкор Смушкевич дал мне задание побывать у монгольских бомбардировщиков:

- Помогите, если они в чем-то нуждаются. С вами будет переводчик...

Эпизод этот промелькнул в боевых буднях, работа на Халхин-Голе захватила, и, возможно, никогда не всплыли бы в моей памяти подробности встречи. Но пройдет совсем немного времени, и в суровых испытаниях, которые обрушатся на нашу страну, имя Жукова прозвучит снова, оно будет на устах каждого солдата. А мне тогда в деталях припомнятся и белорусские встречи, и встречи в полынных степях Монголии...

* * *

В мое распоряжение прибыл переводчик. Мы направились к автомобилю, где нас уже поджидал шофер. Машина фыркнула, развернулась и весело побежала в сторону захода солнца, глубоко в тыл, где базировались монгольские бомбардировщики.

По всей степи то там, то здесь виднелись замершие столбики сусликов; умиротворяющие трели повисших в воздухе жаворонков напоминали, что все это есть и на моей Родине: и эта степная тишина, и марево, и дороги без накатанной колеи - езжай, куда твоей душе угодно...

Но вот показался монгольский аэродром. Узнав, кто мы такие, механики и техники, в широкополых шляпах и защитного цвета комбинезонах, с радостными улыбками на скуластых лицах, окружили нашу эмку. Многие из авиаспециалистов на диво хорошо говорили по-русски.

- Сначала поесть, отдохнуть с дороги, потом - говорить о деле! предложил один из техников и представился: - Я здесь старший. Зовут меня по-вашему, по-русски, Борис. Учился у вас в авиационном училище.

Я тоже представился монгольскому специалисту, а вскоре с Борисом мы уже осматривали стоянку тяжелых бомбардировщиков ТБ-3. Исполнительность, пунктуальность, высокая дисциплинированность монгольских товарищей позволили нам за один день выполнить огромный объем работ: в иное время на такое затрачивалось не менее недели. Когда вся техника была приведена в полную боевую готовность, я

отправился на аэродромы, где базировалась наша авиация.

В монгольских степях, чаще-то всего по своим делам, я пользовался штабным По-2, не раз вспоминая добрым словом моих бобруйских друзей Птухина, Родина, Денисова, давших мне возможность освоить летное искусство. Все ПАРМы наши работали четко, слаженно. Ремонтники освоились с полевыми условиями. И вот рано утром 22 июня 1939 года по приказанию Смушкевича я прилетел на своем По-2 в полк майора Н. Глазыкина.

В командирской юрте кроме Глазыкина находился Григорий Кравченко. Запомнился телефонный звонок - он показался нам тогда особенно требовательным и властным. Лицо Глазыкина стало сосредоточенным, даже суровым.

- Прикажу летчикам. Не подведем. До встречи! Комполка положил трубку на рычаг аппарата и по-мальчишески азартно крикнул, глядя на нас:

- Гриша, в воздух! Вам, инженер, командовать здесь, пока не вернемся, приказ комкора Смушкевича!..

Увидев бегущих к стоянке командиров, летчики и техники, не ожидая команды, построились и замерли в тревожном ожидании.

- В районе Буир-Нура, - без предисловий, с ходу начал давать распоряжение командир полка, - наши эскадрильи ведут тяжелый бой с японскими истребителями. Пилотам приказываю идти в указанный район, наземному составу выполнять распоряжения старшего инженера Прачика. Вопросов нет? По самолетам!!!

Истребители за несколько секунд построились в одну линию, и весь полк начал одновременный взлет.

В этот день самолеты противника, нарушив границу МНР, пытались нанести удар по советско-монгольским войскам. Для его отражения были подняты наши истребители. Воздушный бой продолжался два с половиной часа.

Наконец последний И-16 зарулил на стоянку.

Григорий Кравченко заволновался: нет командира. Его тревога передалась и нам. По времени ожидать возвращения майора Глазыкина было уже поздно, оставалось предположить, что он сел в степи без горючего или подбит... В последнее поверить было трудно.

Но вот прилетел Смушкевич и сообщил печальное известие: командир 22-го авиационного полка майор Николай Глазыкин погиб.

Собрав совещание, на котором присутствовали почти все заместители, помощники комкора, командиры авиаполков, Смушкевич отметил слаженные, грамотные действия авиаторов в боевой обстановке, потом сказал:

- Война без жертв не обходится. Но они должны быть

оправданными и не столь тяжелыми. Можно возразить: противник потерял в два раза больше. Верш), больше. Техника пилотирования у японских летчиков слабее, чем у советских. Но по данным нашей разведки, на фронтовые аэродромы начинают прибывать японцы, окончившие школы высшего пилотажа. Напористость самураев вы уже знаете. Противник фанатичен. Это надо иметь в виду. А к нам в начале июля поступит первая группа "Чаек", наш долгожданный истребитель И-153.

...Шли последние дни июня. Столкновения в воздухе происходили почти ежедневно. Как-то командир 70-го истребительного авиационного полка майор Забалуев повел свои эскадрильи в район Ганьчжура. Одну группу вел сам командир, другую - его заместитель Грицевец. Шестьдесят японских истребителей вышли навстречу нашим. Завязался жестокий бой. В этом бою над территорией противника был сбит командир полка. Забалуев выбросился с парашютом, и японцы пытались расстрелять советского летчика в воздухе. Но на помощь ему пришел Сергей Грицевец. Вместе со своими товарищами он отбил атаки вражеских истребителей, затем приземлился рядом с Забалуевым, взял его в кабину одноместного самолета и на глазах у японцев взлетел.

За этот и другие героические подвиги майор С. И. Грицевец был награжден второй Золотой Звездой Героя Советского Союза.

* * *

Согласно разработанному плану, 2 июля японцы перешли в наступление. Еще вечером противник ввел в действие до 80 танков, а в 2 часа ударная группа генерала Кобаяси, скрытно подойдя к Халхин-Голу, начала переправу. Переправившись через реку, в 8 часов 3 июля японцы заняли гору Баин-Цаган и стали продвигаться на юг по западному берегу. В небо поднялись наши скоростные бомбардировщики СБ. От их удара кручи Баин-Цагана стали походить на вулкан: бомбы и артиллерийские снаряды поднимали в воздух землю, взрывались подбитые самолеты, горели бронемашины, танки.

Отбомбившись, бомбардировщики ушли домой. Тогда холмистые кручи принялись штурмовать истребители, нанося огромный урон живой силе противника.

Ожесточенные бои за Баин-Цаган продолжались в течение трех суток. К 3 часам 5 июля сопротивление врага было наконец сломлено. Не выдержав натиска советско-монгольских войск, противник в беспорядке отступил на восточный берег Халхин-Гола.

В эти дни кто-то из пилотов высказал соображение о боевой машине с более мощным высотным мотором: "Вот тогда мы бы

дали япошкам прикурить!.."

Сказано-то было к слову. А у меня запало в душу: сделать, непременно усилить полюбившийся нам всем - и летчикам и технарям - наш трудолюбивый "ишачок"! Дерзкая мечта, зародившаяся в монгольских степях, перешла в своего рода болезнь. Я только и думал, как бы побыстрее в боевых условиях осуществить идею. А предстояла нелегкая работа - силами подвижных авиационных мастерских произвести модернизацию самолета-истребителя И-16 путем постановки на него двигателя М-62. Мотор этот при значительно большей мощности и высотности вписывался в силовые точки крепления моторной рамы двигателя М-25. Требовалось лишь конструктивное изменение некоторых монтажных схем. Серьезным вопросом, тревожившим меня, была забота о прочности отдельных узлов планера в связи с постановкой более мощного двигателя.

После многочисленных сравнений и теоретических расчетов я пришел к выводу и твердому убеждению - модернизация истребителя И-16 возможна - и все расчеты направил комкору Смушкевичу. Командующему ВВС в Монголии предложение мое, видимо, поправилось - меня незамедлительно вызвали в штаб.

- Посмотрел все ваши выкладки, посоветовался с летчиками. Одобряют. Давайте вместе вникнем в детали модернизации, - предложил комкор и внимательно, меня выслушал, задавая многочисленные вопросы по ходу доклада. - Обещаю содействие, - сказал он в заключение. - Как не помочь такому делу!..

Каково же было мое удивление и радость, когда утром следующего дня самолетом ТБ-3 на аэродром Тамцак-Булак доставили два двигателя М-62. К вечеру этого же дня приземлился И-16, предназначенный для проведения на нем наших работ. Вот здесь и сослужили нам добрую и разностороннюю службу проверенные в испанских событиях ПАРМы.

Под руководством начальника ПАРМ-1 Павлова в течение трех суток были установлены двигатель, все системы истребителя, машина подготовлена к испытанию в воздухе.

Приехал Смушкевич. Я докладываю ему о готовности И-16 к испытательному полету. Комкору представляются начальник ПАРМа, механики - наше маленькое "конструкторское бюро".

И вот истребитель, управляемый Героем Советского Союза С. И. Грицевцем, вырулил на взлетно-посадочную полосу. После короткого разбега легко, красиво самолет оторвался от земли, и я сразу отметил: угол набора высоты и скорость гораздо выше, чем прежде. Достигнув 3000 метров, прямо над аэродромом Грицевец приступил к выполнению задания. Фигуры высшего пилотажа

следовали одна за другой. Что только ни выписывал Сергей в воздухе: и пикировал, и в перевернутом полете проходил, и горки выполнял. Потом, наконец, "ишачок" набрал высоту и скрылся с глаз.

Мы начали волноваться.

- Горючее... Кончилось горючее... - беспокоился я.

- А возможно, сел на аэродроме своего, семидесятого полка?.. предположил комкор.

Действительно, вскоре Грицевец позвонил по телефону. Мы поняли это по отрывистым фразам комкора.

- Да, Смушкевич. Почему произвел там посадку?.. Значит, не отдашь и готов сесть на гауптвахту? Где же я возьму такое заведение и зачем это взбрело тебе в голову, Грицевец?..

Комкор положил трубку. Посмотрел на всех задумчивым взглядом:

- Майор сел на аэродроме своего полка. Боялся, что самолет ему не отдадут. И готов, видите ли, понести наказание!

Он был отходчив, наш комкор. Никаких наказаний Грицевцу, конечно, не было, а о результатах модернизации истребителя И-16 Смушкевич направил донесение в Москву. Специалистов заинтересовало, как на фронте летает переоборудованный в полевых условиях истребитель с двигателем М-62. Через два дня на Халхин-Гол прилетел начальник НИИ ВВС. Тогда опытный образец модернизированного истребителя И-16 был тщательно проверен и вновь испытан в воздухе.

Выли опрошены пилоты, выходившие на этом самолете на боевые задания. Помню, Герой Советского Союза Н. Герасимов докладывал начальнику НИИ ВВС:

- Самолету этому не хватало скорости и мощности. Многочисленные модификации лишь утяжеляют прекрасную машину. Добавят пулемет - лишний вес, поставят кислородный баллон - самолет "висит на ручке". Мотор слабоват. А вот теперь, после модернизации, мы ходим на этом истребителе, чтобы подраться с врагом, - и душа радуется. Дашь газ - сразу чувствуется!

Мне остался неизвестным разговор, происходивший между Смушкевичей и начальником НИИ ВВС. Однако вскоре меня вызвал комкор для беседы с глазу на глаз и предложил немедленно отправиться в Москву. Там, в одной из стационарных мастерских ВВС, предстояло повторить модернизацию самолета-истребителя И-16. Я с радостью согласился и на следующий же день вылетел в столицу.

* * *

В мое распоряжение предоставили прекрасное

производственное помещение авиационных мастерских Московского военного округа. Была выделена и группа специалистов, необходимых для производства работ. Модернизировали мы одновременно не один, а целое звено истребителей - три И-16.

В стационарных условиях трудилось гораздо спокойнее - все под руками, малейшее твое желание предупреждается. Да и сами истребители выглядели элегантнее, не столь грубовато, как на Халхин-Голе.

На авиационном заводе каким-то образом узнали, что в мастерских Подмосковья полным ходом идут работы по усовершенствованию И-16. Оттуда незамедлительно прибыли инженеры, чтобы посмотреть технологию переоборудования, но, к горечи своей, они опоздали. Инженерам были показаны уже готовые машины.

К исходу пятого дня с начала работ все три истребителя находились на летном поле в полной готовности к испытаниям в воздухе. И-16 испытывались военными летчиками авиационной бригады под руководством опытного пилота Маринского. Они подтвердили хорошие летно-тактические данные, полученные при испытаниях первого образца в Монголии. Истребитель И-16 с двигателем М-62 имел неоспоримые преимущества перед машинами этого же типа, но с мотором М-25 - по скорости, высотности, скороподъемности и другим параметрам.

И все же новая боевая машина "Чайка" вытесняла славного труженика "ишачка". С грустью смотрел я вслед бипланам, невольно думая, сколько же поработал он на Родине, в Испании, теперь вот на Халхин-Голе... Кажется, вечность прошла с той поры, когда в тридцать шестом году эти лобастые красавцы начали поступать в нашу 142-го бригаду. Птухин радовался тогда и гордился: "Мы в числе первых перевооружаемся на скоростные истребители И-16!" А прошло-то всего три года...

Вскоре после Баин-Цаганского сражения, в котором наши летчики сбили 45 японских самолетов, комкор Смушкевич приказал Борису Смирнову:

- Передайте И-16 в эскадрилью Жердеева и будьте готовы к отбытию на железнодорожную станцию. Там вас ожидают 20 самолетов И-153.

- Наконец-то! - обрадовался Борис.

- Командиром вашей группы назначается Грицевец, а вы - его заместителем. Всю группу летчик Грачев отвезет на "Дугласе".

- В Читу заглянуть можно? Уже забыли, как выглядят гражданские люди, спросил Смирнов.

Смушкевич разрешил, но Смирнову не терпелось поглядеть

на трофеи, взятые в дни Баин-Цаганского сражения, и я охотно согласился сопроводить летчика.

Идем с Борисом на окраину Тамцак-Булака. Еще издали виднеются кучи японского оружия. Чего тут только нет! Карабины, пулеметы, танки, противотанковые пушки и рядом горы кавалерийских седел, пистолеты, сабли, даже самурайские мечи. Казалось, что это музей оружия нескольких эпох.

- Самолетов не хватает, - задумчиво проговорил пилот. - Они хорошо горят... Но, знаешь, мои прежние представления, что воздушные бои в Монголии будут примерно такие же, как и в Испании, сразу же рассеялись в прах. Здесь все по-другому: другие условия и другой противник. Японские летчики пилотируют значительно техничнее итальянских и гораздо напористее немцев. Нашу первую встречу с противником, пожалуй, можно сравнить с кулачным боем на русской масленице, когда сходились стенка на стенку целыми околицами...

Вскоре "Дуглас", пилотируемый Виктором Грачевым, взял курс на Читу. Я радовался - поступают новые машины. И это лишь начало: постепенно все изношенные "ишачки" уступят место "Чайкам", двукрылым красавицам, единственному в мире биплану с убирающимися в полете шасси.

На Халхин-Гол направлялся летчик-испытатель Давыдов. Ему было приказано облетать собранные истребители и вернуться назад. Но это не устраивало нас: слишком надолго затянулась бы работа. Поэтому наши летчики сами облетали И-153.

Из Читы мы доставили на аэродромы заводских специалистов, которые должны были помочь техникам освоить материальную часть нового самолета. Их прибытие оказалось очень нужным и своевременным. Под руководством инженера Карева фронтовые техники почти двое суток приводили в надлежащий порядок боевое оружие истребителя. Оставалось испытать "Чайку" непосредственно в воздушных боях с японцами. Но комкор Смушкевич приказал государственную границу на самолетах И-153 не пересекать до особого на то распоряжения.

Однако боевая обстановка вносила свои коррективы.

...Над Халхин-Голом стоял плотный туман. Изредка моросил мелкий дождь. Потом он прекратился. Начала подниматься облачность. Этим и воспользовались самураи. Под прикрытием истребителей вражеские бомбардировщики направились на Тамцак-Булак под нижней кромкой облаков, чтобы незаметно подкрасться к аэродрому, расположенному невдалеке от поселка.

Служба ВНОС известила о приближении японских эскадрилий. Об этом же позвонил комкору Иван Лакеев:

- Идут самураи. В вашем направлении. Встречайте. Группа Виктора Кустова связала боем истребителей прикрытия. А Борис Смирнов, Павел Коробков и Николай Герасимов на своих новеньких "Чайках" атаковали бомбардировщиков. Вскоре один из них загорелся и камнем пошел к земле; задымив, развернулся на восток другой. Остальные японские бомбардировщики рассеялись по небу, бросая бомбы куда попало, освобождаясь от груза. Звено Смирнова их преследовать не стало. Оно еще некоторое время продолжало барражировать в районе Тамцак-Булака.

После поражения в районе горы Баин-Цаган противник пополнил свои силы, перегруппировался и попытался отбросить наши части на западный берег Халхин-Гола. Но его попытки оказались тщетными. В ночь на 7 июля японцы предприняли первую атаку. Неимоверная тяжесть выпала тогда на долю 149-го стрелкового полка, которым командовал майор И. Ремизов. 8 июля в неравном бою командир полка погиб. Советское правительство посмертно присвоило ему звание Героя Советского Союза.

В эти дни комкор Смушкевич разрешил пробный вылет к линии фронта одной группе "Чаек". Помню, как он наставлял летчиков:

- Майор Грицевец! Выходите в воздух девяткой. Ведомыми у вас будут Смирнов и Коробков. Остальных пилотов подберете сами.

В первый боевой вылет "Чаек" на монгольской земле ушли летчики Викторов, Николаев, Акулов, Орлов, Писанко и Смоляков. Девятка истребителей, не выполняя круга над аэродромом, легла на заданный курс - на восток...

- До Халхин-Гола, - рассказывал после вылета Борис Смирнов, - мы успели набрать довольно приличную высоту - три тысячи метров. На сопке с чудным названием Хамар-Даба увидели белое полотнище. Ее стрела указывала направление, в котором предстояло искать воздушного противника. Сергей развернул группу вдоль монгольской границы, и вскоре мы обнаружили японских истребителей. Самураи нас тоже, очевидно, заметили - сразу направились наперерез девятке. И сошлись мы на встречных курсах. Когда стало совсем близко, японцы поняли свою ошибку: они приняли "Чайки" за И-15. В результате недосчитались четырех истребителей И-97. А бой длился всего-то пять минут, не больше.

Враг, потеряв такие силы, развернулся на восток и со снижением, чтобы побыстрее разогнать скорость, начал уходить к границе. Приказ есть приказ: границу нам не перелетать. Хорошо, что комиссар Матвеев вовремя привел шестерку "ишачков" и

начал преследовать самураев.

Мне, конечно, не терпелось узнать эксплуатационные характеристики самолета в боевых условиях.

- Машина - наилегчайшая, маневренная, превосходно слушается рулей, принялся хвалить "Чайку" Сергей Грицевец. - Правда, четыре пулемета ШКАС не ахти какой подарок, но все же лучше, чем два пулемета на японских истребителях. Войну, Иван, мы выиграем!

А в небе над Халхин-Голом в эти дни разгорались настоящие воздушные сражения. 20 и 21 июля в атаках сошлось по полторы сотни истребителей с каждой стороны. Наши летчики сбили тогда 12 японских самолетов, но потеряли 5 своих. 24 июля наш счет увеличился: мы сбили 34 истребителя и 2 бомбардировщика.. 25 июля - еще 19 японских самолетов. 29 июля японцы потеряли 32 боевые машины.

25 июля японцы прекратили наступательные действия и перешли к обороне. Чтобы завоевать господство в воздухе, они перебросили к Халхин-Голу своих лучших летчиков из Китая, но успеха не добились. Только с 23 июля по 4 августа наши воздушные бойцы сбили 116 самолетов противника!

В августовские дни интенсивность воздушных боев резко возросла. Командир 22-го авиационного полка Григорий Кравченко покидал кабину лишь затем, чтобы немного перекусить, размяться, да снова в бой, И вот однажды Григорий увидел пару вражеских истребителей, жмущихся к высокой кромке облаков. "Обману противника на его же хитрости", - решил майор и направил свой самолет к облакам. С первой же его атаки задымил один японский истребитель, переваливаясь с крыла на крыло. Кравченко проследил за его падением, не сомневаясь, что и второй самурай последует следом. Но, выполняя боевой разворот, майор заметил, как к его хвосту пристраивается новая пара вражеских И-97. "Допустить такое!.." - с горечью подумал опытный истребитель и, резко дав рули на ввод в штопор, закрутился в беспорядочном падении. "Один... два... десять... - машинально отсчитывал он витки, - пора бы выводить, земля близко..." Поставил рули на вывод - самолет послушно прекратил вращение и перешел на пикирование.

Недовольный исходом такого поединка с самураями, на бреющем полете майор Кравченко взял курс на свой аэродром. Вдруг мотор чихнул один раз, другой... Григорий взглянул на бензомер и ахнул - стрелка прибора поколебалась на нуле и замерла. Горючее кончилось. Самолет продолжал планировать еще несколько секунд, потом коснулся колесами земли и побежал по лощине между двух сопок.

Но вот машина остановилась. Выбравшись из кабины, Кравченко поднялся на сопку, осмотрелся: кругом, насколько хватало глаз, раскинулась степь - без конца и без края...

А в это время у нас в штабе напряженно звонили телефоны - со всех аэродромов отвечали одно и то же: "Не садился", "Не приходил"... Тогда Смушкевич приказал группе Грицевца вылететь на поиски летчика. Разбившись на пары, истребители принялись прочесывать прифронтовую полосу, но ни многоопытные Смирнов с Грицевцем, ни их товарищи так и не обнаружили самолета Кравченко.

Оканчивалась тревожная ночь. На рассвете с переднего края противника заработали громкоговорители: японцы уверяли, что русский летчик майор Кравченко добровольно сел на японскую территорию, сдался военным властям и сделал заявление для печати, в котором призывает советских летчиков следовать за ним. К середине дня японцы разбросали листовки, в которых также сообщали, что майор Кравченко перелетел к ним. Никто из нас, конечно, не верил, что Григорий мог изменить Родине, бросить своих боевых друзей. Мы верили, что он вернется в наш боевой строй. Так оно и было.

Почти трое суток, томимый безумной жаждой, брел майор Кравченко по опаленной жгучим солнцем степи. На исходе третьей ночи летчик добрался до аэродрома Прянишникова. Еле держась на ногах, Григорий нашел еще в себе силы пошутить:

- Пропажа прибыла в полном порядке!..

Мы долго потом ломали голову: каким образом японцы узнали, что после боевого вылета не вернулся командир 22-го истребительного авиаполка? Наш комкор умел разгадывать и не такие ребусы. Он уверенно сказал:

- Противнику удалось подключиться к телефонной сети и подслушать наши тревожные звонки, когда майор Кравченко пропал без вести. Этим и воспользовались...

* * *

Наступила пора завершающих схваток с врагом. Смушкевич вызвал на совещание командиров полков, групп и рассказал об обстановке на фронте.

Японское командование на конец августа 1939 года планировало "генеральное наступление". В срочном порядке перебрасывались в район боевых действий новые части и соединения Квантунской армии, одновременно создавалась прочная система укреплений на восточном берегу Халхин-Гола. 10 августа была сформирована 6-я армия во главе с генералом Огису Риппо. В ее состав входило 75 тысяч человек, 500 орудий, 182 танка, более 300 самолетов. На эту армию возлагалась задача

уничтожения советско-монгольских войск.

У нас к тому времени насчитывалось около 57 тысяч человек, 500 танков, 385 бронемашин, 542 орудия и миномета, 2255 пулеметов и 515 боевых самолетов.

Особое внимание уделялось организации взаимодействия советских войск с монгольской Народной армией. Монгольскими войсками руководил маршал Х. Чойбалсан, большую работу в эти напряженные дни проводил Ю. Цеденбал - ныне Генеральный секретарь ЦК МНРП, Председатель Президиума Великого народного хурала, Маршал Монгольской Народной Республики.

По замыслу советско-монгольского командования нашим войскам предстояло сковать японские войска с фронта, двусторонним ударом по флангам окружить и уничтожить противника между государственной границей и рекой Халхин-Гол. Операция готовилась в строжайшей тайне, с широким применением оперативной маскировки, дезинформации. Наша авиация до артиллерийской подготовки должна была произвести одновременный удар скоростными бомбардировщиками по боевому расположению противника, а перед началом атаки планировалось выполнить повторный налет - по артиллерии и скоплению его войск. Истребительной авиации предстояло прикрывать действия скоростных бомбардировщиков и наземные войска, вести разведку и быть в готовности к удару по подходящим резервам японцев.

На четыре дня советско-монгольские войска упредили противника. 20 августа 1939 года, в воскресенье, 1-я армейская группа перешла в общее наступление по всему фронту.

Надо сказать, в этот день успешно работала особая группа истребителей-ракетоносцев под командованием летчика-испытателя капитана Н. И. Звонарева. В нее входили старший лейтенант Семен Пименов, лейтенанты Владимир Федосов, Иван Михайленко, Тимофей Ткаченко.

Испытанием боевых ракет Николай Иванович Звонарев нанимался с 1935 года. Два года спустя 82-миллиметровые реактивные снаряды были приняты на вооружение истребителей. И вот несколько И-16, вооруженных этими ракетами (по восемь на каждой машине), проверяли действие нового оружия в боевой обстановке.

Двадцатисемилетний капитан Звонарев мастерски атаковал японские машины в районе Узур-Нур и Яньху. Как подтвердили с земли, в боевом вылете 20 августа были сбиты два истребителя противника.

- Впервые в истории авиации ракетное оружие принесло успех в воздушном бою, - вечером того же дня выступал перед

летчиками и техниками Николай Иванович Звонарев.

А утром, на следующий же день, он снова поднялся с группой истребителей-ракетоносцев под прикрытием "Чаек" и И-16.

За короткий период боевых действий в небе над Халхин-Голом - с 20 августа по 15 сентября - отважная пятерка сбила 13 самолетов противника. Из них: истребителей И-97-10, бомбардировщиков - 2 и один легкий бомбардировщик. Японцы, как свидетельствуют архивные документы, так и не узнали тогда о нашем новом оружии.

А за мужество и отвагу, высокое боевое мастерство, проявленные при испытании реактивных снарядов над Халхин-Голом, капитан Звонарев был награжден орденом Красного Знамени и орденом Сухэ-Батора, досрочно ему присвоили звание майора. Наградили и остальных летчиков особой группы.

Надо сказать, что в годы Великой Отечественной войны авиационные реактивные снаряды были использованы нашей авиацией в первых же воздушных боях. Несколько самолетов сбил Н. И. Звонарев, потом он продолжал испытания новой авиационной техники. А Семен Пименов погиб под Воронежем в сентябре 1942 года. В августе 1943 года был сбит в воздушном бою Иван Михайленко. Погибли и Володя Федосов и Тимофеи Ткаченко.

Все это было уже не за горами. Но тогда мы еще громили на Халхин-Голе японцев. Наши бомбардировщики в 5 часов 45 минут произвели налет на передний край японской обороны, на их ближайшие резервы, артиллерийские позиции. После этого налета началась мощная артподготовка. И за 15 минут до начала атаки авиация нанесла повторный удар.

Противник был морально подавлен. В течение полутора часов японская артиллерия не произвела ни одного выстрела, авиация не сделала ни одного вылета. Большую помощь наземным войскам оказали наши летчики и на следующий день. Бомбардировщики произвели 256 боевых вылетов, сбросили свыше 86 тонн авиабомб.

Подвижные соединения завершили окружение противника, как тот ни сопротивлялся. Попытки японского командования прорвать кольцо окружения ударами подтянутых свежих резервов не увенчались успехом.

29 августа 1939 года нам был зачитан приказ командующего 1-й армейской группой. В нем говорилось:

"Герои Халхин-Гола!

Вашими доблестными действиями враг полностью уничтожен. Приказ командования об окружении и разгроме захватчиков блестяще выполнен.

Товарищи бойцы, командиры, комиссары и политработники!

Вашими доблестными подвигами гордится великий советский народ. Вы вписали новые славные страницы в историю героических побед Рабоче-Крестьянской Красной Армии. История войн знает не много примеров такого блестящего выполнения плана окружения и уничтожения большой группы противника, какой осуществили вы. Части Рабоче-Крестьянской Красной Армии еще раз показали всему миру всесокрушающую силу и мощь советского оружия. Японская военщина получила новый предметный урок, который отрезвит зарвавшегося соседа...

Вечно будут славиться имена бойцов, командиров и политработников, павших в боях за дело нашей великой Родины, за коммунизм!

Командующий группой комкор Г. Жуков

Член Военного совета дивизионный комиссар М. Никишев

Начальник штаба группы комбриг М. Богданов

8.30 29.8.39 г. Хамар-Даба".

Японцы в первой половине сентября еще предприняли несколько попыток нанести поражение нашей авиации. В одном из воздушных боев со стороны противника участвовало 120 истребителей, с нашей - 207. Японцы потеряли 20 самолетов, а всего за сентябрь - до 70. Наши потери составили 14 машин.

Крупная группировка Квантунской армии перестала существовать. 16 сентября японское правительство вынуждено было признать поражение своих войск и попросило о прекращении военных действий.

Беспримерный героизм, высокое мастерство проявили в боевых действиях на реке Халхин-Гол наши воины.

За мужество и отвагу в боях 17 121 человек был удостоен правительственных наград, 70 бойцов и командиров получили звание Героя Советского Союза, комкор Я. В. Смушкевич, майоры Г. П. Кравченко и С. И. Грицевец стали дважды Героями Советского Союза. Двадцать четыре соединения и части, особо отличившиеся в боях с японскими захватчиками, были отмечены орденами Ленина и Красного Знамени.

Авиационное командование вскоре было приглашено на командный пункт комкора Г, К. Жукова. Он находился на Хамар-Дабе. КП оказался довольно вместительным и удобным сооружением. Командующий угостил нас отменным обедом, по-солдатски скупо поблагодарил за отличное выполнение воинского долга и в заключение передал приказ:

- Яков Владимирович, через двое суток основным силам авиации убыть в Москву. Подробнее вас известит управление ВВС.

На аэродроме Улан-Батора нас встретил маршал Чойбалсан.

За товарищеским ужином, поднимая тост за дружбу двух братских народов, маршал сказал:

- Монгольское правительство высоко ценит блестящую роль советской авиации в деле разгрома врага в районе Халхин-Гола. Весь летный состав награждается орденом Красного Знамени Монгольской Народной Республики, а все присутствующие здесь - ценными подарками.

Чойбалсан живо интересовался подробностями воздушных боев, был в отменном расположении духа, по-дружески шутил с пилотами. Он, как я еще раз убедился, был скромным и доступным человеком.

Итак, прощай, добрая страна Монголия!..

* * *

Незадолго еще до окончания боев на Халхин-Голе в одной из бесед комкор Смушкевич расспрашивал меня о недостатках в организации технического снабжения нашей авиации, о недоработках по линии авиационной промышленности, выявленных во фронтовой обстановке, интересовался, что, на мой взгляд, могло бы улучшить положение дел.

Выслушав мои доводы и суждения, Яков Владимирович поручил мне подготовить обстоятельный доклад, включив сюда и летно-технические данные наших боевых самолетов, их живучести в условиях боевой работы.

- Доклад будет слушать маршал Ворошилов, - предупредил комкор. Надеюсь, твои выкладки окажутся полезными и руководству авиационной промышленности, частям ВВС нашей армии...

Не скрою, меня охватило волнение. Одно дело - готовить самолеты к боевым действиям, организовывать обслуживание, ремонт авиационной техники, совсем другое - выступать с высокой трибуны. Но во время работы над непривычным и столь ответственным для меня заданием я не раз встречался с Яковом Владимировичем - он живо интересовался подготовкой доклада, давал ценные советы. Работа продвигалась успешно.

И вот поступила команда быть готовым к правительственному приему. Мне уже не раз приходилось бывать в Кремле на встречах с руководителями партии и правительства, которые устраивались в честь участников воздушных парадов. Но всякий раз, проезжая ворота Спасской башни, я испытывал душевный трепет. А тут к торжественной приподнятости присовокупилось чувство тревоги: вдруг прикажут выступать с докладом!.. Доклад мой был готов, но с окончательным содержанием его я не успел еще ознакомить Смушкевича.

К 10.00 все приглашенные участники боев на Халхин-Голе

собрались в штабе управления ВВС. Комкор Смушкевич посмотрел на меня, добродушно улыбнулся и вполголоса, чтоб никто не догадался, сообщил:

- Радуйся - доклада не будет. Пока не будет...

Забегая вперед, скажу: доклад мой все же состоялся - несколько позже. Увидев тогда многих видных военачальников, прославленных полководцев страны, я изрядно поволновался, но меня внимательно слушали все: и маршал Ворошилов, и руководители конструкторских бюро, специалисты авиационной промышленности. Почувствовав это, я приободрился, голос мой окреп, и доклад, вопреки напрасным тревогам, прошел весьма успешно. Запомнилось, что слушали меня с большим интересом и доброжелательностью, а после учтиво и вежливо задавали самые разнообразные вопросы по эксплуатации самолетов в боевых условиях. В таких-то делах мне было гораздо проще.

Народная война

На Дальнем Востоке. "Товарищи командиры, война!" Воронежский фронт. Рубежи Волховского. Полевые авиаремонтные мастерские. У стен древнего Новгорода. Один истребитель против 52 самолетов врага. С 1500 метров без парашюта... 3-й Прибалтийский. 2-й Белорусский. Победа!

В июне 1940 года меня назначили главным инженером ВВС Дальневосточного фронта. Командующий авиацией фронта А. С. Благовещенский принял меня радушно, приветливо. Я сразу заметил, что доброжелательность моего. начальника - не просто служебный долг, а прежде всего состояние его души.

- Рад вас видеть, Иван Андреевич, - веселым голосом встретил он меня, встал из-за стола и крепко пожал руку. - Рад, Иван Андреевич, что во главе инженерной службы Дальневосточного фронта будете вы. Ваш боевой опыт говорит о многом. Теперь мой "тыл" крепок.

Я почувствовал симпатию к этому стройному моложавому человеку и осмелел:

- Успел кто-то расхвалить меня. Честно скажу, неудобно...

- Неудобно! - все тем же веселым голосом упрекнул командующий. - Хотя и говорят, что худая слава по дорожке бежит, а добрая на печке лежит, - жизнь опровергает кое-какие каноны. - Усадив поближе к себе, Благовещенский стал знакомить меня с условиями работы в этом краю. - Авиационные полки и соединения разбросаны по громаднейшей территории Дальнего Востока. А что попали в этот прекрасный край - благодарите Гришу Кравченко. Мы с Григорием вместе воевали в Китае. Он мне и посоветовал взять вас к себе.

Через час транспортный "Дуглас" нес меня над океаном с

курсом на северо-восток. Внимательно следя за маршрутом, я летел знакомиться с "владениями" и невольно думал о разговоре с командующим. "Рекомендации... Хороши они или плохи с этической стороны? Сергей Денисов рекомендовал в Испанию, Евгений Птухин - в Монголию, Яков Смушкевич - на Север, опять он же с Григорием Кравченко - сюда вот. Так ведь не на лазурные берега, не в сторону от работы, а туда, где хлопотнее. Денисов, Кравченко, Смушкевич дважды Герои, у меня два ордена Ленина - высшая награда Родины. Такое по протекциям не выдается..."

Нет, не боялся я ни огня, ни вражеских атак, ни трудностей работы. Не стыдно было и за рекомендации боевых друзей. Да и новый командующий мне сразу понравился. Он летал на всех типах самолетов, что дислоцировались на территории обширного края. Среднего роста, легкий, подвижный, чем-то походил он на Григория Кравченко. К сожалению, служить нам вместе долго не довелось. Получив новое назначение, Благовещенский убыл из Хабаровска. А на замену ему приехал Александр Иванович Гусев.

От Бобруйска до Испании, от Халхин-Гола до Хабаровска мы вместе. "Это уж точно - судьба!" - весело заметил Гусев. Как знать, может, и действительно так.

* * *

Наступила пора холодных, пронизывающих до самих костей ветров. Стоянки самолетов заносило снегом, да так, что не было видно даже лопастей винтов. Они стояли под открытым небом: ангары отсутствовали вообще. И у личного состава полков много времени уходило на расчистку стоянок, рулежных дорожек, аэродромов.

Помнится, после почти двухнедельной снежной бури на одном из аэродромов я услышал такой разговор между техником и механиком самолета.

- Надо было начинать откапывать вот здесь, - сказал техник.

Механик запротестовал:

- Я хорошо помню, где стоял самолет...

Перелопатили горы снега, но безрезультатно. Только через неделю с обратной стороны помещения, где жили механики, самолет был найден. Оказывается, когда началась буря, истребитель сорвало с креплений и он покатился, пока не уперся в глухую стену общежития. Через несколько часов самолет замело полностью.

После этого случая мы с командующим упорно и настойчиво добивались средств на постройку ангаров, других помещений для ремонта и обслуживания техники. Нам отвечали, что вопрос рассматривается.

А шел уже 1941-й... На западе парадным шагом маршировали

фашистские войска, подминая под собой народы и государства.

И вот тот день - 22 июня. Я хорошо помню его. Хабаровское время разниться с московским в семь часов, а с Брестом это расхождение доходит до одной трети суток. И в те часы, когда враг вероломно обрушился на нашу Родину, мы рыбачили на берегах Амура. В понедельник полетов не намечалось, технику только собирались готовить для тренировочной работы летного состава на вторник. Так что мы были свободны от всех забот полностью и наслаждались рыбалкой.

Кто-то вдруг заметил торопливо мчащуюся в нашу сторону эмку. Не доехав до костра, из легковушки выскочил красноармеец с винтовкой, и тут мы услышали:

- Товарищи командиры, война!!! - И ко мне: - Товарищ бригадинженер, вам срочно в штаб. Командующий ждет!..

Взволнованные, наперебой спрашиваем: "Где война?", "С кем война?".

- С ними, с немцами!.. - кричит красноармеец, и в считанные секунды мы вскакиваем в машины и мчимся в Хабаровск.

...В штабе несколько человек. Гусев приказывает по телефону:

- Да-да, полная боевая готовность! Особенно ваш участок - рядом самураи!..

Я понял, куда звонит командующий. "Везде они рядом..." - невесело мелькнуло в голове.

Положив трубку, Александр Иванович, как ни в чем не бывало, ровным и спокойным голосом обратился ко мне:

- Иван Андреевич, нам, кажется, прибавилось работы. В вашем распоряжении самолет, личный. С аэродромов звоните ежедневно. Сейчас все срочное...

Вторая половина сорок первого года пролетела как в кошмарном сне. На всех аэродромах велась подготовка летного состава для боевых действий, создавались учебные, запасные полки. Мы внимательно следили за восточным соседом. Ежечасно, ежеминутно ожидая, что Япония может нанести удар, командование авиации принимало все меры по повышению боевой готовности.

Однажды, уже в начале 1942 года, мы с командующим прилетели на один дальний аэродром. Ночью был сильнейший снегопад. Наутро, используя все наземные средства, личный состав полка взялся за расчистку снега.

- Только приведем аэродром в порядок, - сетовал командир полка, - снова буран...

Морозы в том году порой достигали шестидесяти градусов. Эксплуатировать материальную часть боевых машин, производить на ней ремонтные работы в таких условиях было очень трудно.

Начальник отдела эксплуатации военный инженер 1 ранга Петрейчук, военные инженеры 1 ранга Ромашкин, Невинный, другие специалисты принялись за работу по сохранности горючего и смазочных материалов, деталей, узлов боевых машин. И этот вопрос мы решили положительно.

Так уж вышло - с Александром Ивановичем Гусевым работать здесь долго мне не довелось. Вскоре не стало прекрасного человека, преданного Родине и народу патриота. Вместо него в Хабаровск прилетел П. Ф. Жигарев, а в октябре 1942 года я отпросился в Москву, чтобы получить назначение на фронт.

В кадрах несколько охладили меня, объяснив, что свободных вакансий руководящих должностей на фронтах нет. Я настаивал, соглашался на любое место - рядовым инженером.

Но кадровики не хотели главного инженера фронта определить в рядовые.

И вот в невеселом состоянии вышел я как-то из управления ВВС, а навстречу мне - полковник. Гляжу - лицо знакомое, знакомая походка, выправка. Да это же Николаев!..

Дружески поздоровались; перебивая друг друга, вспомнили службу на берегах Березины, я рассказал о своей заботе, а он мне будто между прочим:

- Я вот тут получил назначение переформировать дивизию. Она сильно повоевала под Сталинградом. Поредела.

Стоит ли говорить, что много времени на раздумья не требовалось. Через несколько дней в Воронежской области начала формироваться 269-я истребительная авиадивизия. С ней я и прошел от Придонья до Берлина дорогами пяти фронтов - Воронежского, Волховского, Ленинградского, 3-го Прибалтийского, 2-го Белорусского...

Трудные это были пути-дороги. В морозные январские дни, когда на Донском фронте советские войска громили окруженную под Сталинградом гитлеровскую группировку, на Верхнем Дону развернулось наступление нашего фронта, состоявшее из двух операций: Острогожско-Россошанской и Воронежско-Касторненской.

Перед наступлением в самом начале нового, 1943 года состоялся партийный актив авиасоединения. Собрались коммунисты, которые, кажется, совсем недавно выступали на собраниях в степях Халхин-Гола, под небом Мадрида, и те, чей стаж измерялся всего лишь несколькими неделями. Речь шла о задачах, которые предстояло решить в наступающих боях. К ним мы готовились, им были посвящены выступления коммунистов.

И вот 13 января. Началась Острогожско-Россошанская операция.

Наземные войска Воронежского фронта при активном содействии фронтовой авиации 2-й воздушной армии прорвали оборону гитлеровцев и к 19 января окружили крупную их группировку. Начались ожесточенные бои. Гитлеровцы пытались вырваться из котла, но безуспешно. К 27 января 15 фашистских дивизий были полностью разгромлены, а 6 дивизий понесли большие потери.

Полки нашей, 269-й истребительной авиационной дивизии, вливаясь в авиацию 2-й воздушной армии, выполняли сложную задачу - уничтожали разрозненные части и подразделения противника. В этот период авиадивизия вела боевые действия в условиях численного превосходства фашистской авиации в воздухе. Но доблесть и отвага, преданность и любовь к Родине, проявленные авиаторами дивизии в боях, обеспечили выполнение поставленной командованием сложной задачи.

В конце января Воронежский фронт во взаимодействии с левым крылом Брянского фронта прорвал оборону немецко-фашистских войск и развернул наступление на курском направлении с одновременным нанесением ударов на Касторное. В результате Воронежско-Касторненской операции была освобождена большая часть Воронежской и Курской областей, включая города Воронеж, Старый Оскол.

В феврале сорок третьего года полки нашей дивизии дислоцировались уже под Харьковом. И вот один памятный вылет. По данным разведки, на западной окраине Полтавы немцы сосредоточили много своих самолетов, различной авиационной техники. Командование поставило задачу нанести по противнику одновременный удар с воздуха силами бомбардировщиков и штурмовиков. Нашей дивизии приказали прикрывать их во время этого боевого вылета.

Задание для истребителей было трудное - полет к цели предстояло выполнить на пределе тактического радиуса Самолета. А запасные и промежуточные аэродромы по маршруту к цели отсутствовали, не хватало надежных средств радионавигации, обеспечивающих самолетовождение, донимали радиопомехи на волне связи самолетов с нашим КП, между группами в воздухе. А тут еще и погода не благоприятствовала: предвесенний период изобиловал оттепелями, дождями, переходящими в неустойчивый туман, потом вдруг поднимались снежные метели, бураны.

Однако приказ был, и его следовало выполнять. Материально-техническое обеспечение готовности истребителей к боевому вылету возлагалось на меня, как на старшего инженера дивизии. Штурманское обеспечение - на старшего штурмана

дивизии П. Г. Гниденко.

Надо сказать, Павел Григорьевич как-то особенно воспринял приказ на этот боевой вылет. Во время подготовки к нему штурман был сосредоточен и заметно волновался. Ведь лететь предстояло в родные места! Недалеко от Полтавы когда-то стояло его родное село Ивашки, стертое с лица земли гитлеровскими оккупантами...

Но закончилась подготовка к заданию, и в первой половине дня 28 февраля истребители поднялись в небо.

Позже комэск Борисов рассказывал:

- Наш подход к Полтаве противник встретил организованно, будто давно ждал нас. В воздухе появилось много истребителей. Немцы имели возможность наводить к месту боя новые группы - ведь сошлись на территории, занятой ими. А мы были скованы боем, охраной штурмовиков и бомбардировщиков. Так что, понимая сложность своего положения, дрались до последнего...

Мы, инженеры, техники, мотористы, оставшиеся на полевом аэродроме, ждали своих боевых друзей с задания, и это ожидание с каждой минутой становилось все невыносимее. Сиротливыми казались места стоянок истребителей, а возле них вроде бы лишними чехлы, весь наш технарский инвентарь. Время настойчиво напоминало о том, что группы должны были бы произвести посадку. Горючее, по моим подсчетам, находилось на исходе. А самолеты не возвращались...

Вот что написал мне об этом вылете спустя три десятилетия летчик И. С. Кравцов: "Я лично участвовал в боевом вылете на Полтаву. В составе своей эскадрильи шел ведущим пары, прикрывая одну из групп штурмовиков. Погода на маршруте установилась хорошая: облачность около трех баллов, видимость улучшилась. Так что еще на дальних подступах к цели наши группы подверглись мощному зенитному обстрелу, а при подходе к аэродрому мы были атакованы истребителями противника.

Все смешалось в дыму и огне. В небе в различных направлениях проносились, как огромные летающие факелы, горящие самолеты. В этом кромешном аду скрылось даже солнце. И группа штурмовиков над целью пикировала прямо в дым...

Я старался не оторваться от "илов" - пристроился к ним в непосредственной близости. А когда штурмовик капитана Петрова был подбит вместе с ним вышел из этой тьмы и сопровождал его машину до своего аэродрома. Петров - бывший штурман авиаучилища, в котором я учился.

Хочу добавить еще вот что. Этот вылет был не особенно удачным. Он длительное время готовился, поэтому, надо полагать, стал достоянием противника. И осуществлялся о одного

направления..."

Что там говорить, многих товарищей недосчитались мы в тот тяжелый, памятный для нас день...

В первых числах марта 1943 года наши войска вышли на рубеж Сумы, 30 километров западнее Ахтырки и Охочего. Здесь они была остановлены. Но боевая работа продолжалась. Наши наземные войска требовали от авиации воздушной армии систематических ударов по врагу с воздуха. Нагрузка на личный состав частей 269-й авиадивизии увеличилась. Все световое время суток экипажи наших полков находились в небе. Шли напряженные бои. Технический персонал практически круглосуточно не уходил с аэродромов.

Один характерный пример. 13 марта летчики 287-го истребительного авиаполка под командованием А. Солтысова вылетели на сопровождение группы штурмовиков Ил-2 в район Дергачей, северо-западнее Харькова. Поднявшись в воздух с полевого аэродрома близ Волчанска, четверка истребителей вскоре встретилась с "илами". Но не успели еще они отойти от Волчанска, как в небе показались "мессершмитты". Их было две пары.

- Продолжайте следовать за "горбатыми". Я остаюсь с "мессами"! приказывает Кравцову, ведущему второй пары, Солтысов.

Показалась и цель, где работать штурмовикам. Неожиданно появилась еще одна четверка "мессершмиттов". Кравцов решительно атаковал их. Фашисты, видимо, не ожидали столь дерзкой храбрости русских в глубоком тылу противника и на какое-то время растерялись. На это и был расчет старшего лейтенанта, этого оказалось достаточно, чтобы первая же очередь оказалась последней для ведомого второй пары врага.

В пылу схватки, однако, ни Кравцов, ни его ведомый, летчик Михайлов, но заметили, как кто-то из фашистских истребителей атаковал их - послышался треск приборной доски в кабине самолета Кравцова. Она оказалась полностью изрешечена.

Убедившись в исправности рулей управления, ведущий группы продолжал бой с противником, отвлекая его от работающих над целью штурмовиков. Вскоре "мессершмитты" начали пассивничать, а немного погодя и вовсе прекратили схватку. "Илы" к этому времени уже выполнили задание.

Взяв курс на восток, группы шли в обычном в таких случаях боевом порядке: сопровождавшие истребители взяли превышение над штурмовиками и, оттянувшись назад, зорко осматривали воздушное пространство: не появятся ли откуда-либо немецкие охотники легкой добычи.

Кравцов держался справа от "горбатых", его ведомый - слева. Не доходя до реки Северский Донец, Михайлов почти вплотную приблизился к своему командиру и жестами пытался что-то объяснять ему. Нетрудно было догадаться: на машине младшего лейтенанта повреждена рация. Он еще некоторое время продолжал лететь рядом с Кравцовым. Затем немного отстал и, неожиданно перевернувшись на спину, в беспорядочном падении столкнулся с землей...

По какой причине погиб летчик, осталось неизвестным. Вероятнее всего, тяги рулей управления были повреждены и в процессе полета перетерлись до конца. Таких случаев в войну было немало.

Но, как говорится, лиха беда - начало. Только Кравцов сделал несколько кругов над обломками машины и убедился, что в этой катастрофе летчик не уцелел, вдруг у самого на самолете мгновенно обрезался мотор. Под истребителем мелькнула заснеженная и относительно ровная площадка. Кравцов выпустил шасси. Приземление прошло благополучно. Однако, пробежав около сотни метров, машина резко поднялась на нос. К счастью, капот был неполный.

Летчик молниеносно расстегнул привязные ремни, одним махом выпрыгнул из кабины и, сориентировавшись по карте, определил, что приземлился неподалеку от хутора с красивым названием Благодатный. От Благодатного только одно название и осталось.

В хуторе тем не менее располагалась небольшая воинская часть. Летчик обратился к немолодому уже капитану, чтобы ему помогли отбуксировать самолет.

- Он почти целый, - убеждал Кравцов седого пехотинца. - На нем только небольшой ремонт произвести, и я улечу в свой полк, на фронт.

- Поможем. Непременно поможем. Местных жителей упросим. Подсобят, пообещал капитан.

С помощью селян самолет действительно прикатили в хутор, нашли там кузнеца, который умело выровнял изогнутые лопасти воздушного винта, совместно выполнили и другие незначительные ремонтные работы. Наконец, из Купянска доставили бочку бензина, баллон сжатого воздуха. Заправили машину, опробовали мотор - и можно было взлетать. Но откуда? Вокруг - дома. Один местный крестьянин показал тогда Кравцову место вблизи Благодатного.

- Вот отсюда летали самолеты. Правда, еще до войны, - сказал он.

- Добро, - поблагодарил летчик. - Огромное вам всем спасибо.

Помогите еще отбуксировать машину на место взлета...

Вскоре, легко оторвавшись от заснеженной полосы, Кравцов пошел в набор высоты. Почетный круг над сожженным и разрушенным войной Благодатным - и курс в сторону Волчанска, к своим однополчанам.

Не долетая до аэродрома, он, однако, заметил, что нет на нем той привычной летчику обстановки - техники, людей. Для полной убедительности сделал вираж над полем. Оно было пустынным. Тогда Кравцов решил садиться на соседний аэродром. Но и там не обнаружил самолетов. Приземляться же было пора.

Оставшиеся здесь аэродромщики подсказали летчику, что его 287-й истребительный полк вышел из состава воздушной армии и направлен к месту нового формирования - в район Старого Оскола. Утром Кравцов снова взлетел на поиски полка. Обнаружив аэродром, сел. Встретили его здесь механики во главе с инженером полка В. Куваевым. Это уже были свои!

Тщательно осмотрев машину, техники были немало поражены: как мог пилот держаться в воздухе на таком "решете"?.. Инженер полка качал головой: "Не сосчитать пробоин! Даже лямка парашюта перебита осколком снаряда. А ведь в полете мог произойти бой..."

Истребитель Кравцова был поставлен в ПАРМ-1 на ремонт. Через четыре дня летчик снова поднялся на нем в небо, сопровождая "илы".

Несколько слов о ПАРМах. В дивизии каждому истребительному авиационному полку придавалась подвижная авиаремонтная мастерская (ПАРМ-1). Это была крытая автомашина, на шасси ЗИС-5, специально оборудованная и приспособленная для выполнения текущего и среднего ремонтов. Штат ПАРМ-1 состоял из семи - девяти человек: слесарь, токарь, маляр, сварщик, электрик, шофер. Слесарей или токарей могло быть по два человека. Во главе ПАРМа стоял, как правило, опытный специалист, подготовленный к ремонту самолетов. Он четко представлял технологию сварки, клейки, наращивания лонжеронов, замены обшивки, был и токарем, и слесарем, словом, самостоятельно, с высоким качеством мог выполнять любые ремонтные работы. Подчинялся начальник такой мастерской старшему инженеру полка.

При перебазировании авиаполки на другой аэродром подвижная авиаремонтная мастерская направлялась туда своим ходом. Случалось и так, что мастерскую приходилось направлять к месту вынужденной посадки боевой машины на почтительное расстояние от места дислокации полка. Тогда на самолете выполнялись срочные работы для перелета самолета на аэродром,

а уж после производился ремонт с пунктуальным выполнением всех его технологических требований.

Мастерские на колесах оказывали неоценимую услугу авиаполкам в поддержании высокой боевой готовности самолетного парка. Не случайно уже в первых боях нашей дивизии за образцовое выполнение заданий командования многие специалисты ПАРМов были отмечены боевыми наградами.

А всего за период с 11 января по 23 марта 1943 года полками 269-й истребительной авиадивизии было произведено более 1500 боевых вылетов, 86 воздушных боев, сбито 62 самолета противника, из них 41 бомбардировщик и 21 истребитель. Дивизия уничтожила 223 автомашины, 335 повозок с грузом, 14 орудий, большое количество живой силы противника.

Наш технический состав и пармовцы выполнили ряд ремонтных работ: восстановительных - 6, аварийных - 32, текущих - 65, мелких - 823. Мы заменили 39 самолетных двигателей, 54 воздушных винта. Для двух с лишним месяцев это было не так уж и мало.

После укомплектования дивизии летным составом, новой авиационной техникой поступил приказ о направлении на Волховский фронт, и в июле 269-я истребительная начала боевую работу в составе 14-й воздушной армии.

Волховский фронт... У нас, фронтовиков, он навсегда останется в памяти. На всю жизнь станут священными те фронтовые рубежи: Тихвин, Мга, Кириши, Илларионов Остров, Волхов, Синявино, Новгород. Беззаветный массовый героизм, проявленный воинами Волховского фронта в битве за Ленинград, давал право каждому из них сказать: "Я - солдат Ленинграда".

Боевые действия Волховского фронта в 1943 году, после прорыва ленинградской блокады, надо сказать, проходили в условиях, едва ли не труднейших из всех, выпавших на долю его воинов. Войскам Волховского фронта предстояло срывать попытки гитлеровцев восстановить блокаду Ленинграда, отвлекать на себя с юга соединения противника, одновременно готовиться к штурму и прорыву вражеской обороны с последующим продвижением в сторону Прибалтики. С этой целью готовилось массированное использование нашей авиации и артиллерии.

Артиллерийские и авиационные налеты предстояло производить таким образом, чтобы противник всякий раз воспринимал их как начало какой-то операции. "Длительное артиллерийско-авиационное наступление в условиях собственной и вражеской стабильной обороны" - так охарактеризовал командующий нашим фронтом этот план в целом. Попросту он

назывался "мельница". А в действии все выглядело следующим образом.

Начинается огневая подготовка в каком-то одном, заранее определенном месте. Гитлеровцы перебрасывают сюда войска для отражения атаки. Но в это время огонь с первой линии укреплений переносится на вторую, немцы, соответственно, вылезают из блиндажей и бегут к орудиям, чтобы встретить наши войска. Однако атаки нет. Огневой вал уходит вперед и опять возвращается. Потом в этом месте все затихает. Огневая подготовка возникает на ноной участке. Стало быть, в первом случае была имитация, а настоящая атака состоится здесь - и гитлеровцы перебрасывают подкрепления на новый участок. Все повторяется.

Изображая массированное сосредоточение сил, наши войска имитировали порой атаки и без огневой подготовки. Выйдя на определенный рубеж, подразделения залегали, и вот тут вступали в работу наши авиационные полки.

Два месяца части Волховского фронта изматывали таким образом гитлеровцев, уничтожая сотни их орудий, десятки самолетов, тысячи солдат и офицеров. "Бездонная мгинская бочка..." - говорили пленные немцы, и, наконец разгадав замысел, фашисты стали отводить свои войска на недоступные нашему огню позиции.

Во второй половине июня 14-я воздушная армия начала непосредственную подготовку к операции по разгрому врага в районе Мги. Был разработан план взаимодействия авиации с пехотой, артиллерией, танками, подготовлены единая кодовая карта и переговорная таблица для осуществления взаимодействия. В стрелковые дивизии, действующие на главном направлении, были направлены офицеры связи, организована единая сеть оповещения и наведения. От нашей дивизии во время операции на передовом пункте управления с радиолокационной станцией, расположенной в непосредственной близости от переднего, края, находился заместитель командира дивизии подполковник В. Я. Додонов.

Соотношение сил авиации к началу операции было в пользу 14-й воздушной армии. Она получила пополнение (в том числе полки нашей авиадивизии). Ставка ВГК предусмотрела привлечение к боевым действиям и части сил авиации дальнего действия. Обеспечивая прорыв обороны противника и выход 8-й армии на рубеж реки Мги, авиационным частям и соединениям предстояло прикрывать с воздуха основную группировку войск и их коммуникации, подавлять артиллерию противника, разрушать линии связи и склады, не допускать подхода вражеских резервов

к линии фронта, помогать наземным войскам в отражении контратак и противодействовать вражеской авиации, вести воздушную разведку в полосе фронта.

Еще за несколько дней до начала операции части истребительной и штурмовой авиации перебазировались ближе к районам предстоящих боевых действий. Наши аэродромы находились уже на удалении 25-30 и 65-70 километров от линии фронта.

* * *

И вот 22 июля 1943 года. В 6 часов 35 минут после артиллерийской и авиационной подготовки войска 8-й армии Волховского фронта перешли в наступление. В течение дня было произведено более 500 самолето-вылетов{1}.

А 29 июля включилась в работу авиация дальнего действия - соединения генерал-полковника авиации А. Е. Голованова. В первом же ударе участвовало 333 бомбардировщика, в последующих - от 100 до 500. На многие километры от места их работы разносилось мощное содрогание земли. Дальние бомбардировщики с 29 июля по 12 августа совершили более 1,5 тысячи боевых вылетов, сбросили на противника свыше 1700 тонн бомб.

Летчики нашей 269-й истребительной авиационной дивизии в боях на мгинском направлении сбили 42 самолета противника. А всей 14-й воздушной армией за операцию было уничтожено и выведено из строя до 70 вражеских самолетов.

Непрерывной информацией о воздушной обстановке, наведением и перенацеливанием истребителей в районе боевых действий на другие цели большую помощь нашим летчикам оказывал передовой пункт управления. Радиостанция наведения находилась на возвышенностях, как правило, не более трех километров от линии фронта. И под руководством заместителя командира авиадивизии подполковника В. Я. Додонова с нее только за август было передано нашим пилотам тридцать семь предупреждений о попытках противника атаковать их.

Всего за август с помощью передового пункта управления было сбито 15 гитлеровских самолетов и осуществлено в интересах боя 19 перенацеливаний групп истребителей.

Как-то пара истребителей возвращалась с боевого задания и летчики не заметили преследования гитлеровцев. Решительно действуя с передового пункта управления, наш замкомдив перенацелил на немцев два других истребителя, и те расправились с противником: один самолет сбили, другой поторопился восвояси. А через час В. Я. Додонов навел на группу вражеских истребителей четверку во главе со старшим

лейтенантом В. П. Синчуком. Смело и решительно дрались летчики 254-го истребительного. В этом бою они сбили четыре машины.

Отличились в схватках с врагом и их однополчане: Назимов, Корягин, Сидоренко, Орлов, Иванов, Ершов, другие летчики этого полка, а также братских - 287-го: Степин, Отвагин, Лавренков, Борисов; 845-го: Гришин, Гуцалов, Гвановский.

По всему фронту пролетело и стало известным имя командира эскадрильи Валерия Полу невского. Бесстрашный воздушный боец одерживал победы в неравных схватках с врагом (был бой его пары с 30 "юнкерсами"), он вылетал на разведки, бомбометания. Забегая вперед, скажу, что за годы войны комэск В. Ф. Полуновский совершил 573 боевых вылета! Иному хватило бы их на две войны...

Высокое мастерство и, я не боюсь сказать, мужество, героизм проявляли в эти горячие августовские дни инженеры, техники, мотористы и вооруженны нашей дивизии.

Мы не ходили в атаки и не ползали по-пластунски под колючей проволокой на территорию врага. Не одерживая громких побед в небе, мы одерживали ежедневные схватки с собой - с нечеловеческой усталостью, сомнениями, порой страхом: а вернется ли самолет из боя?.. В каждом вылете он мог быть сбит, могло отказать на самолете оружие, мотор, управление. Небо - не земля. При отказе там не перекуришь в раздумье, как на обочине дороги: карбюратор засорился или свеча...

Чтобы машина вышла на боевое задание и летчик выполнил приказ, нам предстояло подготовить на земле и вооружение, и электроспецоборудование, и планер, и мотор, и еще сотни "мелочей". Без всего этого не могло быть победы в воздухе.

В полки нашей дивизии направлялись подготовленные люди: мотористы после окончания школ младших авиаспециалистов, механики - после завершения обучения в школах авиамехаников, техники - со средним специальным образованием. В 845-м истребительном авиационном полку из инженеров четверо имели высшее образование: Пиков, Бойко, Жежинский и Нурченков.

Боевые машины большая часть специалистов изучали непосредственно на заводах, приходилось переучиваться и без отрыва от основной, боевой работы. Обслуживать довелось нам многие истребители: И-16, И-153, Як-1, Як-3, ЛаГГ-3, Ла-5, Як-7б, Як-9, даже американскую "аэрокобру". Но основным самолетом в дивизии был истребитель Як-7б конструктора А. С. Яковлева.

Учитывая требования фронта, этот модернизированный самолет на высоте 3300 метров достигал скорости 605 километров в час, его потолок был 10000 метров, дальность

полета - 820 километров. "По сравнению с самолетом Як-1 хорошо зарекомендовал себя на фронте, - отмечалось в отчете об испытаниях этой машины, - самолет Як-7б в конструктивном отношении является более совершенным и перспективным... По мощности огня самолет вполне соответствует запросам фронта и может быть более эффективно использован как по воздушным, так и по наземным целям".

В самом деле, кроме двух пулеметов калибра 12,7 и 20-миллиметровой пушки под крылом самолета можно было подвешивать шесть реактивных снарядов или две бомбы по 100 килограммов. Машина действительно пришлась по душе всем: и летчикам, и техникам.

В середине 1943 года на вооружение наших авиационных частей стал поступать еще один улучшенный вариант истребителя другого авиаконструктора С. А. Лавочкина. Самолет этот - Ла-5ФН с двигателем АЩ-82ФН увеличенной мощности - развивал скорость около 650 километров в час, потолок его превышал 11 000 метров. Дальнейшее развитие этой боевой машины шло уже не за счет увеличения мощности силовой установки, а по пути снижения веса конструкции, улучшения формы самолета, снижения потерь на охлаждение.

В конце 1943 года была выпущена и модификация "лавочкина" - Ла-7. Размеры, двигатель на истребителе были те же, но лонжероны его крыла стали металлическими, полки их - из стальных хромансилевых тавровых профилей, стенки - из дюраля. За счет этого новшества освобождался дополнительный объем для топливных баков, уменьшился общий вес самолета почти на 100 килограммов. Представилась, таким образом, возможность усилить вооружение, к на Ла-7 установили три 20-миллиметровые синхронные пушки, стрелявшие через плоскость вращения трехлопастного винта. Звездообразный двигатель снижал уязвимость самолета, служил какой-то защитой летчику от огня с передней полусферы. Скорость Ла-7 на высоте 6000 метров была уже 670 километров в час. Истребители Лавочкина отличались хорошей скороподъемностью, маневренностью, по летно-тактическим характеристикам они имели бесспорное преимущество перед немецкими "фоккерами" и "мессершмиттами".

Эти самолеты, как правило, принимались инженерно-техническим составом на авиазаводах, затем там же, на заводских аэродромах, они облетывались, приводились в полную боеспособность, и перегонщики потом небольшими группами доставляли их на фронт.

Однажды, помню, когда уже закончился нелегкий трудовой

день на заводском аэродроме (я в то время находился в трехдневной командировке вместе с группой летчиков и техников нашей воздушной армии), к нам подошел генерал в авиационной форме и приветливо поздоровался. Затем он, как бы между прочим, спросил:

- Товарищи фронтовики, нравится вам новый самолет Ла-7?

Один из летчиков откровенно посетовал:

- Самолет-то что... Самолет - хороший. Но вот незадача какая: всякий раз, когда приходится садиться на аэродроме, где нет однотипных машин, то к бортовому штуцеру, чтобы заправиться сжатым воздухом, ни от одного истребителя не подходит трубка. Техсоставу поневоле приходится мудрить, додумывать то, что прозевал сам конструктор...

Генерал смущенно попрощался и быстро удалился. К нашей группе тут же подошло заводское начальство и полюбопытствовало:

- О чем вас спрашивал Лавочкин?

- Какой Лавочкин? - удивились мы.

- Семен Алексеевич!

Тут мы удивились еще больше - беседовал-то с нами сам конструктор самолета!

Перед отлетом на передовую нас уже предупредили: "Генерал Лавочкин просит фронтовиков встретиться с ним на несколько минут".

Ждать Семена Алексеевича долго не пришлось.

- Дорогие фронтовики! - обратился он к нам. - Прошлый раз я специально пришел к вам, так сказать, инкогнито. Не зная меня, вы критиковали недостатки новой машины, и справедливо. Мы - воины, люди сурового долга, должны уметь признавать и недостатки, и ошибки. Свою ошибку наше конструкторское бюро исправит. Впредь будете получать боевые самолеты с универсальными штуцерами...

Специалисты соединения под руководством инженеров бесконечно много грудились над доскональным изучением конструкции, правил эксплуатации и ремонта новых истребителей. Умудрялись выкраивать время на учебу в непогоду, при мало-мальском затишье на передовой. У нас не было для этого специальных классов, не имели мы разрезных агрегатов, систем, необходимых пособий, но жило в каждом главное - кровная заинтересованность, жгучее стремление к знанию, чтобы не было сомнений в нашей работе, чтобы воевали с верой в нашу боевую технику, чтобы из боя возвращались с победой.

Запомнилась мне одна летно-тактическая конференция. В бывшей конюшне, очищенной и приведенной в полный порядок силами мотористов, оружейников и парашютоукладчиц, на досках, которые чем-то были даже удобнее стульев, обсуждались вопросы эксплуатации самолетов Як-7б и Ла-5 в весенне-летний период. Докладывал на конференции старший инженер 845-го истребительного авиаполка А. И. Сидоров, а присутствовало на ней более ста человек, в том числе все руководство нашей авиадивизии.

Доклад Алексея Игнатовича затрагивал самые волнующие нас проблемы, подкреплялся примерами из практики боевой работы, эксплуатации самолетов авиадивизии. Инженер, хотя и был на полтора десятка лет моложе меня, успел прослужить в Красной Армии многие годы. Я знал, что родом Сидоров с тюменской земли. В тридцать пятом году, по призыву комсомола, он поехал учиться в военную школу авиатехников, окончил ее по первому разряду и был направлен служить в Приморский край в качестве техника самолета Р-5. Через год он - техник звена, но продолжает учиться в средней школе при гарнизонном Доме офицеров. Войну Алексей Игнатович встретил старшим техником авиаэскадрильи истребителей И-16.

И вот он, уже инженер авиационного полка, выступает с докладом по эксплуатации новой боевой техники. Немцы

обстреливают район аэродрома из дальнобойных орудий, но мы привыкли к подобному сопровождению - не обращаем на стрельбу внимания. И надо же случиться такому: тяжелый снаряд попадает в стену конюшни, где проходила конференция, пролетает над нашими головами и выходит в противоположную стену. Через две-три секунды слышится мощный взрыв, сотрясающий здание. Правда, произошло это на почтительном от нас расстоянии, и вреда этот снаряд никому не принес. Так что конференция продолжала свою работу.

Расходились мы далеко за полночь. Тогда только Максим Чубич, начальник политотдела дивизии, заметил:

- Взорвись немецкий снаряд в помещении - всем бы нам крышка. Но конференция удалась. Молодец Сидоров!

- Талантливый инженер и руководитель, - согласился я и подумал, что под стать инженеру и его подчиненные...

Минули долгие годы. Давно отгремели залпы орудий, пулеметные очереди, отработали моторы моих истребителей. Но память сердца хранит имена людей, с кем шагал в боевом строю в те огненные годы.

Петр Андреевич Соломонов. Одним из первых авиамехаников получил он офицерское звание. До войны Петр с отличием окончил среднюю школу, два курса института. Не случайно не раз заменял он старшего инженера полка. А сейчас Петр Андреевич - ученый, автор многих научных трудов, заведовал кафедрой института.

Многим молодым парням, средний возраст которых был от 18 до 23 лет, вверялись дорогостоящие машины, но главное - люди, жизнь летчиков. И механики, техники самолетов, авиационные специалисты, выдерживая нечеловеческие нагрузки, стойко справлялись с любыми сложностями и невзгодами фронтовых будней.

Как-то истребитель, обслуживаемый механиком П. Войтенко, произвел посадку на своем аэродроме, но с посадочной полосы, смотрим, не сруливает: остановился воздушный винт. Специальных тягачей, конечно, не было, и машину собственными усилиями механики и мотористы прибуксировали на пятачок, где она обычно стояла, и произвели тщательнейший осмотр ее. Обнаружили немало пулевых пробоин в маслорадиаторе, через которые в процессе работы двигателя вытекало масло. Когда оно иссякло, мотор заклинило. Словом, требовалась его замена, замена маслорадиатора, ремонт пулевых пробоин в истребителе.

На помощь механику самолета пришли его товарищи И. Долженков, А. Евдокимов, А. Баранов, М. Бондаренко. Погодные условия благоприятствовали выполнению сложных работ под

открытым небом, но со строжайшим соблюдением светомаскировки в ночное время. Механики это знали - закрепили самолетные чехлы и переносный фонарь на стремянках и принялись за работу.

Работа та производилась, как бы сейчас сказали, комплексно-поточным методом. Долженков и Евдокимов устанавливали и монтировали новый двигатель, Баранов с Войтенко занимались заменой маслорадиатора, а Бондаренко установкой воздушного винта. Когда при выполнении какой-либо операции тому или другому механику требовалась помощь, тут же оказывался Войтенко, как ответственный за свой самолет. При такой четкой организации истребитель Як-7б менее чем за сутки был введен в строй. Мало сказать, введен в строй он блестел, как новенький. Молодые специалисты аккуратно и бережно произвели заделку пулевых пробоин, покрасили машину так, чтобы не нарушить аэродинамических качеств ее. А новый двигатель работал на славу!

Это был рядовой случай рядовых тружеников войны. За короткую летнюю ночь четыре человека успели заменить мотор. Добавлю: за восемь часов три человека снимали и правили вал редуктора. Замена поршневых колец на двух блоках мотора с соответствующей регулировкой выполнялась звеном за один день, в пределах светлого времени суток.

Необходимо подчеркнуть, что все эти работы проходили в полевых условиях, без какой-либо механизации, в лучшем случае - передвижной подъемный кран, да и это было довольно редко. Об огромной нагрузке на людей, нечеловеческих испытаниях можно бы рассказывать долго. Но ведь шла война...

Запомнился мне такой характерный случай. На одном из фронтовых аэродромов механик самолета А. Евдокимов трое суток подряд устранял неисправность в карбюраторе мотора. Ему в работе помогал техник звена старший техник-лейтенант Г. Новиков, которого вдруг насторожило, что молодой механик прекратил отвечать на его команды. "Что с ним?" - подумал техник. Он знал, что Евдокимов уже третий день трудится без отдыха, и поспешил к нему: мало ли что могло произойти. Смотрит, а подчиненный спит, протянув руку к карбюратору мотора... "Пусть хоть часик поспит", - решил Новиков, хотя сам чуть ли не валился с ног от усталости, и завершил работу с механиком другого самолета.

Войсковое братство, товарищеская выручка, взаимопомощь были законом нашей фронтовой жизни. На самых трудных, ответственных участках боевой деятельности всегда находились коммунисты, комсомольцы. Иначе, кажется, и быть не могло. А в

полках у нас насчитывалось до восьмидесяти процентов коммунистов и комсомольцев.

Нужно отдать должное и штабу дивизии. Руководство его постоянно помогало партийным и комсомольским вожакам. Наш комдив, начальник штаба дивизии и автор этих строк входили в состав партбюро соединения. Помню приемы в ряды ВКП(б). Сколько летчиков, техников, авиаспециалистов выражали желание идти на боевое задание коммунистами! И - смею заверить по прошествии сорока лет - в людях мы не ошибались. В боях за свободу и независимость Родины каждый отдавал все свои силы, не щадя и самой жизни...

Примером мужества, воинской доблести, отваги являлись многие политработники. Как сейчас вижу перед собой Михаила Кольцова. Майор, заместитель командира 254-го истребительного авиаполка по политчасти, не только словом, но и делом он умел вдохновлять людей на самоотверженный труд и бесстрашный порыв в Огненной атаке.

...Стоял обычный фронтовой день лета сорок третьего. В дивизию поступил приказ разведать передвижение войск противника и уточнить базирование гитлеровской авиации на полевых аэродромах Бородулино, Тосно и Любань. Комдив Николаев эту боевую задачу поставил майору Кольцову и лейтенанту Сидоренкову.

- Важные сведения вы должны подтвердить фотосъемкой, - объяснил он нилотам, и те ушли на задание.

На высоте 2000 метров пересекли линию фронта. При подходе к аэродрому Бородулино разведчики обнаружили зенитные батареи, дежурное звено - четверку истребителей ФВ-190 и произвели фотографирование объектов.

Продолжая разведывательный полет, Кольцов с Сидоренковым на станции Любань заметили три вражеских эшелона - один уже начал движение в северном направлении, в сторону Ленинграда.

Василий Сидоренков запросил ведущего:

- Может, атакуем фрицев?

- Давай! Работаем с ходу! - поддержал Кольцов, и летчики парой устремились на цель.

Снаряды поразили паровоз, затем огонь был перенесен на передние вагоны грузового состава. Но и немцы не дремали - заработали эрликоны. Умело маневрируя, наши разведчики заметили, что железнодорожный состав замедлил скорость, из котла паровоза повалил пар - эшелон остановился. Однако зенитный снаряд противника попал в мотор самолета Сидоренкова, и пара, выйдя из атаки на малой высоте, взяла курс

на восток. До самого аэродрома тянулся за машиной ведомого белый шлейф дыма. Михаил Кольцов летел чуть сзади, прикрывая Сидоренкова от возможных атак противника, и эта предосторожность оказалась нелишней. Уже вблизи аэродрома нашу пару пытались атаковать фашистские "фоккеры", но майор Кольцов так решительно бросился на них в атаку, что те срочно ретировались. Немцы знали, как русские летчики умеют защищать своих товарищей.

Разведчики благополучно произвели посадку на своем аэродроме и доложили командиру дивизии о выполнении задания.

Сидоренков очень опечалился, когда от техника звена А. И. Чемуранова узнал, что мотор его истребителя ремонту не подлежит: произошло прямое попадание зенитного снаряда. На замену мотора требовалось несколько дней, и ему, боевому летчику, пришлось бы ожидать все это время без вылетов.

Когда же на следующее утро Василий Сидоренков пришел на самолетную стоянку, чтобы посмотреть на неисправную машину, то его радостному удивлению не было границ: Андрей Чемуранов, с красными от бессонницы и усталости глазами, стараясь выглядеть бодрым, отчетливо доложил:

- Товарищ лейтенант, мотор заменен и опробован. Самолет готов к боевой работе.

Летчик, не говоря ни слова, стиснул техника в своих объятиях и тряс его, словно родного брата после долгой разлуки. А может, это только так принято говорить да писать - "как родного брата"? Нет, в то трудное время, в войну, было великое братство людей, защищавших Родину!..

Назову тех, кто в ту короткую июньскую ночь заменил мотор на истребителе: техник звена Чемуранов, техник самолета Чувпилин, механик по вооружению Петров, вооружейница Маша Моргунова.

* * *

Летние бои 1943 года восточнее и севернее Мги, затем осенние бои Волховского и Ленинградского фронтов сорвали намерения гитлеровцев вновь выйти к южному побережью Ладожского озера и восстановить блокаду Ленинграда. Однако линия фронта по-прежнему проходила в непосредственной близости от города, немцы продолжали артиллерийские обстрелы, а между Финским заливом и Чудским озером, по реке Нарве, по западному берегу Чудского озера и далее, на линии Псков, Остров, Идрица, и по реке Великой, противник спешно возводил тыловой оборонительный рубеж "Пантера".

Получалась мощная оборона глубиной до 230-260

километров. Опорные пункты и узлы сопротивления, насыщенные множеством артиллерийских и пулеметных железобетонных, броневых и деревоземляных огневых точек, оборудовались во всех населенных пунктах, на господствующих высотах и имели развитую систему основных и отсечных позиций, прикрытых минно-взрывными, проволочными заграждениями.

Наиболее сильная вражеская оборона была развита перед 59-й армией Волховского фронта. И командующий фронтом принял решение нанести два удара по сходящимся направлениям в обход Новгорода: главный - с плацдарма на западном берегу Волхова, вспомогательный - из района юго-восточнее города через озеро Ильмень, - с тем чтобы окружить и уничтожить новгородскую группировку противника. В последующем эта армия должна была развивать наступление в западном и юго-западном направлениях и во взаимодействии с войсками Ленинградского фронта завершить разгром главных сил немецкой 18-й армии.

Нашей дивизии, в составе 14-й воздушной армии, предстояло поддерживать 59-ю армию.

И началась подготовка к операции. Вся работа проводилась по плану, представленному штабом фронта. А план этот охватывал весь комплекс мероприятий по подготовке войск, штабов, командиров всех родов войск, а также по всестороннему обеспечению боевых действий. Особое внимание уделялось повышению оперативности управления и более тесному взаимодействию авиации с сухопутными войсками. Была проведена даже специальная военная игра "Управление частями в период наступления и организация перебазирования на новые аэродромы".

Авиационные полки готовились к ведению эшелонированных действий в сложных метеоусловиях мелкими группами самолетов на малых высотах. В частях дивизии отрабатывались действия по наземным войскам и зенитным средствам при слабом противодействии истребителей противника.

Предвидя высокий темп продвижения войск, серьезное внимание уделялось аэродромному и материальному обеспечению авиации. С этой целью были организованы автоколонны для быстрого подвоза материальных средств, созданы специальные команды по разведке и разминированию вражеских аэродромов, усилены передовые отряды инженерно-аэродромных батальонов и батальонов аэродромного обслуживания по восстановлению разрушенных аэродромов и обеспечению боевых действий авиации на передовых аэродромах{2}.

У нас, в полках дивизии, для более оперативного ремонта

самолетов, моторов и оборудования были созданы специальные бригады, принимались меры по изготовлению в мастерских ходовых запасных частей. Приняли мы участие и в первой армейской военно-научной конференции. Конференция помогла обобщить накопленный боевой опыт, вскрыть недостатки и довести все это до личного состава воздушной армии. Состоялась она в конце декабря 1943 года.

Вот несколько архивных данных о работе нашей 269-й истребительной авиадивизии. За период с 7 июля и до конца 1943 года было произведено около 3800 самолето-вылетов. В 87 воздушных боях летчики дивизии сбили 76 самолетов противника.

Особенно отличились капитаны В. П. Синчук, К. С. Назимов, старшие лейтенанты В. К. Сидоренков, А. В. Закревский - летчики 254-го истребительного авиаполка; их боевые товарищи из 287-го истребительного: капитан В. П. Лукин, старший лейтенант В. И. Отвагин, лейтенант А. Д. Стенин; из 845-го: старший лейтенант В. Ф. Полуновский, младший лейтенант С. В. Бицаев.

Самоотверженно трудился инженерно-технический состав нашей дивизии. Среди многих, чьи имена мне хотелось бы сейчас назвать, техники и механики: А. И. Коротков, П. П. Евстигнеев, В. Р. Нурченков, Я. П. Рогалев, А. И. Котлик, П. Е. Сизов, В. Ф. Гвинерия, К, П. Павленко, Г. З. Андреев, А. И. Гарусов...

* * *

Наступал новый, 1944 год. Как известно, благодаря массовому трудовому энтузиазму советского народа сорок третий год стал переломным в работе нашего тыла. Авиационная промышленность выпустила около 35 тысяч самолетов на 37,4 процента больше, чем в 1942 году, и на 9700 самолетов больше, чем за этот же период выпустила фашистская Германия. Моторостроительные заводы в 1943 году изготовили 49 тысяч авиационных моторов - почти на 11 тысяч больше, чем в 1942 году. Наши истребительные полки стали теперь иметь уже по 40 самолетов. Улучшилось и качество боевой техники. Это был надежный арсенал победы, выкованный героическим трудом народа.

В эти дни мы напряженно ждали боевые эскадрильи нашего 845-го истребительного авиационного полка, которые переучились на новые самолеты и перегоняли их на фронт. Погода не благоприятствовала перелету. День за днем - мороз, метель, ветер. Снег беспрерывно валит и валит... С 30 декабря техники держали "яки" на газу, в полной готовности к взлету. На 32 самолета - 13 человек из техсостава. Трудно было им...

Потом рассказывали: "Только прогреем машины, запустим

пять - семь моторов - глядишь, ранее прогретые остыли, опять их надо запускать". В течение двух бессонных недель постоянно поддерживали более трех десятков истребителей в боевой готовности эти мужественные, самоотверженные люди. Случалось, засыпая буквально на ходу, техник валился прямо в снег.

В передовой статье новогоднего номера газеты "Фронтовая правда" хорошо были выражены наши чувства, настроение: "Никогда еще не встречали мы Новый год с такой несокрушимой уверенностью в себе, с такой волей и решимостью напрячь все силы для скорой победы. Но нам еще много надо сделать, чтобы победить. Вспомни, боец Волхова, что снаряды немецкой артиллерии рвутся на улицах Ленинграда, вспомни полоненный Новгород, вспомни древний Псков, окровавленный, измученный Псков, протягивающий к тебе руки. Сегодня, встречая 1944 год, проверь оружие, товарищ! Готовься к решающим боям..."

3 января командующий и член Военного совета 59-й армии провели на местности рекогносцировку с командирами корпусов и дивизий, уточнили порядок и время занятия исходного положения для атаки, окончательно согласовали вопросы взаимодействия, поддержки наземных войск авиацией на период прорыва вражеской обороны и выполнения ближайшей задачи армии. А 13 января всего на какой-то час небо разорвало от снежных зарядов - и тридцать две машины 845-го истребительного взяли курс на Волховский фронт.

И вот 14 января 1944 года. Наступление началось. В первый день его погода стояла нелетная - все небо затянуло белой пеленой, повалил снег, и мы в боевых действиях не участвовали. Но уже 15 и 16 января авиация включилась в боевую работу. 200 самолето-вылетов совершили экипажи для ударов по оборонительным сооружениям и огневым средствам противника.

Мужественно сражались истребители нашей дивизии. Воздушных боев в эти дни было мало, так что летчики чаще вылетали для действий по наземным целям. Запомнился боевой вылет 19 января. Помощник командира 254-го истребительного авиаполка капитан В. П. Синчук обнаружил северо-западнее Новгорода автоколонну гитлеровцев. Эффективный удар нанесли тогда истребители своими смелыми и решительными действиями. Было уничтожено много боевой техники, живой силы противника. Сам Василий Прокофьевич за проявленное в боях мужество вскоре был отмечен высоким званием Героя Советского Союза.

Утром 20 января 1944 года наши войска освободили Новгород. В 11 часов 25 минут над новгородским кремлем

взвился красный флаг. Тяжелая картина предстала перед воинами Волховского фронта. Древний Новгород был почти полностью разрушен. Из 2340 жилых домов сохранилось около 40. Взорваны, осквернены и разграблены святыни Новгорода - Софийский собор, церкви Петра и Павла в Кожевниках, Никольский собор. Памятник "Тысячелетие России" немцы распилили на куски и хотели увезти с собой - на переплавку, - но не успели. В сугробах снега лежали бронзовые изваяния Александра Невского, Петра I, Александра Суворова...

"Продолжая осмотр кремля, - расскажет потом офицер штаба инженерных войск фронта капитан В. Ю. Щеглов, - я вдруг увидел во дворике у северного фасада Софийского собора бронзовый бюст Л. Н. Толстого, установленный на толстом обрубке бревна. Мне было известно, каким надругательствам подверглась осенью 1941 года, всего за 47 дней оккупации, Ясная Поляна. Поэтому не верилось глазам: откуда взялись среди фашистов в Новгороде поклонники Толстого? Подойдя ближе, я увидел на бюсте многочисленные пулевые пробоины. Теперь все стало ясно: бюст одного из величайших гениев человечества гитлеровцы использовали как мишень для упражнений в стрельбе.

Немногое осталось и от чудесной церкви XIV века Спас на Ильине. Здесь советские ученые под слоем штукатурки открыли знаменитые фрески гениального живописца Феофана Грека. Привезенные в копиях в Париж, они произвели в свое время сенсацию в художественном мире Запада. И вот теперь от этих фресок не осталось и следа. В стенах церкви, некогда расписанных талантливыми русскими живописцами, зияли проломы - это гитлеровцы делали амбразуры. Оставшаяся часть стен была закопчена или испещрена рисунками на казарменные сюжеты..."

В бессильной злобе гитлеровцы творили жесточайшие кровавые преступления. С 27 по 30 декабря карательная экспедиция майора Гоппана сожгла свыше 50 деревень в Псковском районе. Много жителей этого района было расстреляно или увезено в Германию. На новгородской земле в те страшные годы немцы уничтожили более 2000 населенных пунктов, казнили и замучили свыше 15000 человек, угнали в неволю более 166 000 жителей, 186 000 военнопленных{3}.

Зверства оккупантов вызывали наш гнев, жгучую ненависть к врагу. Но с горечью утрат, болью в душе у всех нас росло и радостное чувство - видеть русскую землю свободной! И образцы самоотверженности, патриотизма, мужества, отваги проявляли в эти дни воины нашей дивизии. Авиационные инженеры, техники, механики, мотористы, восстанавливая поврежденные в боевых

вылетах истребители, работали по 18-20 часов в сутки.

Помнится, в одном из боев Василий Босый очередью своего истребителя поджег "мессершмитт", но и его самолет в этом бою получил серьезные повреждения. Чудом приземлился летчик на свой аэродром. Левая половина плоскости, стабилизатор, рули глубины и поворота были разбиты, требовали серьезного ремонта. В фюзеляже мы также обнаружили множество пулевых пробоин.

Израненной машине, механиком на которой работал Александр Бушневский, незамедлительно пришли на помощь товарищи по эскадрилье: А. Евдокимов, П. Войтенко, П. Соломонов. Общими усилиями менее чем за сутки она была восстановлена. И на следующий же день летчик Босый прямо над аэродромом выполнил каскад фигур высшего пилотажа, безукоризненно приземлил машину и, заруливая ее, поднял большой палец кверху: все в порядке!..

Я видел, как обрадовались механики, мотористы и как они засмущались, когда летчик, отстегнув парашют, бросился обнимать их...

Ремонт самолетов на полевых аэродромах был сопряжен с огромными трудностями. При отрицательной температуре, в сильный ветер, пургу нам приходилось трудиться, защищаясь от непогоды разве только самолетным чехлом или палаткой. Да и тех не хватало. Кожа рук зачастую оставалась на металлических деталях - в труднодоступные-то места машины в рукавицах или перчатках разве доберешься... Но мы меняли винты и моторы, устраняли течи масла, бензина, заделывали пробоины. Как правило, работали ночью, в условиях минимальной освещенности, со строжайшим соблюдением светомаскировки. Приходилось работать и под обстрелами и бомбовыми ударами врага. И, хотя в моей жизни было уже немало трудных боевых будней на разных-то широтах, эти дни навсегда останутся в памяти. До сих пор мне снятся и давние фронтовые рубежи, и товарищи по Волховскому фронту. Особенно дороги беззаветные "технари" - труженики А. И. Сидоров, П. А. Соломонов, В. Р. Нурченков, Л. А. Разин, П. И. Войтенко, И. К. Долженков, Н. П. Емельянов, И. Б. Каплунов, А. С. Евдокимов, П. Е. Сизов, Г. И. Цобко, В. Касауров, П. Евстигнеев...

Девиз не девиз, а вот держалась вся наша инженерно-авиационная служба на таком твердом правиле: самолет к утру должен быть готовым к бою! Повреждения, полученные в воздушных схватках с противником, устраняли работники ПАРМов, неисправности - инженерно-технический персонал. Какие только работы мы не делали! При этом почти без

механизации, одни "архимедовы рычаги" - бревна да доски. Например, для замены хвостового колеса (мы его называли "дутиком") или его ремонта требовалось поднять хвост самолета. И вот два человека подползают под стабилизатор и спинами поднимают заднюю часть истребителя.

Был у нас техник самолета Вахтанг Гвинерия - этот справлялся с такой задачей один.

Бывало, начнешь его укорять:

- Вахтанг! Что же ты делаешь? Спину сломаешь!

- Нет! - отрубит он. - Скорей фашисту сломаю хребет, чем себе спину. И засмеется добродушным смехом.

А эти постоянные перебазирования... Как правило, на новых местах техникам да механикам приходилось устраиваться собственными силами, начиная с подготовки стоянки самолетов и кончая жилищем. Летом еще было полегче ночевали в чехлах своих боевых машин. Гораздо сложнее устраивать фронтовой быт в переходный период - весной и осенью. В холода ищем места, где повыше, копаем котлован глубиной 50-70 сантиметров, затем ставим бревна по типу шалаша - вот и жилье. Правда, утром в таком общежитии часто приходилось наблюдать, как сапоги, портянки и прочие вещи плавали в воде.

Нередко в воде, смешанной со снегом, льдом, заправляли и самолеты горючим и смазочными материалами, воздухом, боеприпасами, готовя их к боевой работе.

Помню перелет на аэродром Будогощь. В подготовке его участвовали не только техники, но и весь летный состав. Руководил тем перелетом сам командующий 14-й воздушной армией генерал Журавлев.

Стояла распутица. Самолеты могли взлетать только с места - с тормозов. Дело, казалось, простое. Техники держат машину за хвост, летчик дает полный газ, и, когда мотор набирает полные обороты, техники отпускают хвост самолета. Истребитель так, с полуопущенным хвостом, чтоб не скапотировать в густом месиве, с трудом, но отрывается от взлетной полосы. Все, начиная от командующего, кончая рядовым механиком, при каждом очередном разбеге истребителя, пока он не оторвется, приседают, подбадривая, приговаривая: "Ну, давай, родимый, давай!.." Так весь полк и перелетел на фронтовую площадку - не нашими, конечно, молитвами - с помощью человеческих рук да благодаря мастерству пилотов.

После того перелета летчики района боевых действий сразу же приступили к облету. Случилось, что из-за нехватки горючего один молодой пилот произвел вынужденную посадку на озеро с убранными шасси. Требовалось в срочном порядке убрать

самолет, иначе своей тяжестью он мог бы продавить ледяной покров. Для этой цели командование полка направило к самолету группу техников во главе с младшим техником-лейтенантом Шараповым.

По ненадежному льду, покрытому водами, соблюдая максимальные меры предосторожности, техники почти ползком добрались до истребителя, привязали к нему буксирные веревки, соединили с трактором и вытащили боевую машину на сушу. Затем из стволов деревьев сделав нечто похожее на деревенские сани, доставили машину на точку базирования.

Все это легко сказывается. Но представить только: от того же озера до ближайшей дороги, по которой на санях везли самолет, пришлось прорубить просеку длиной в несколько километров да шириной метров в двадцать!..

Подобная работа нам подворачивалась то и дело. Ее не предвидишь заранее. Летная площадка, солидно именуемая аэродромом Будогощь, оказалась просто-напросто ровным песчаным полем, которое с первыми же теплыми весенними днями просохло, и тут же появилась новая неприятность мелкозернистая пыль. Взлетает самолет, а за ним этакий песчаный смерч. При работающих моторах частички песка попадают в цилиндры, быстро выходят из строя кольца, поршни, и, как следствие, мощность двигательной группы боевых машин падает. Техники самолетов, чтобы как-то уменьшить вредное воздействие на моторы, принялись после летного дня до начала боевой работы поливать водой места стоянок истребителей. Сколько же потребовалось переносить той воды!..

С огромной энергией, молодым задором нам помогали наши славные девчата, мастера по авиавооружению Катя Щандакова, Зина Моисеенко, Лена Черных, Лида Бузина, парашютоукладчицы Лиза Близорукова, Галя Максимова и многие другие. Они пришли в дивизию совсем юными - по 18-20 лет. Перенося наравне с мужчинами лишения и трудности военного времени, эти хрупкие с виду солдаты в серых шинелях оказывали нам неоценимую помощь в любой работе.

В те январские дни сорок четвертого в тяжелых наступательных боях войска 59-й армии Волховского фронта прорвали оборону противника, продвинулись вперед на 20 километров по фронту и до 50 километров в глубину. За семь дней у гитлеровцев было уничтожено более 15000 и пленено более 3000 солдат и офицеров, захвачено 182 орудия, 120 минометов, много стрелкового оружия, автомашин.

20 января, в день освобождения Новгорода, по радио передали приказ Верховного Главнокомандующего, в котором

говорилось: "Войска Волховского фронта, перейдя в наступление на новгородском направлении, форсировали реку Волхов и верховья озера Ильмень и, прорвав сильно укрепленную долговременную оборону немцев, сегодня, 20 января, в результате умелого обходного маневра штурмом овладели важным хозяйственно-политическим центром страны - городом Новгород - крупным узлом коммуникаций и мощным опорным пунктом обороны немцев".

20 января 1944 года всем войскам, участвовавшим в прорыве вражеской обороны и освобождении Новгорода, Верховный Главнокомандующий объявил благодарность. 50 отличившихся в боях частей и соединений получили почетные наименования Новгородских. Этой высокой чести удостоилась и наша 269-я истребительная авиационная дивизия.

После освобождения Новгорода Войска Волховского фронта продолжали развивать наступление. Начался второй этап Новгородско-Лужской операции. Гитлеровское командование, стремясь не допустить развития успеха наших войск на новгородско-лужском направлении, отчаянно цепляясь за промежуточные рубежи, перебрасывало сюда все новые силы, особое внимание уделяя обороне крупных узлов сопротивления. К середине третьей декады января в полосе наступления 59-й армии противник довел количество своих войск до 32 пехотных батальонов при поддержке 42 артиллерийских батарей разного калибра. Кроме того, у немцев здесь было 10 батарей шестиствольных минометов, почти 70 танков и самоходно-артиллерийских орудий, кавалерийский полк "Норд". Это вызывало необходимость сосредоточения усилий авиации для разрушения узлов сопротивления противника, поддержки наземных войск при их захвате. И полки нашей дивизии вылетали на прикрытие войск, штурмовку противника на поле боя, вели воздушную разведку, сопровождали группы бомбардировщиков и штурмовиков в их боевых вылетах.

К 27 января 1944 года поставленная Ставкой в качестве ближайшей задача - избавить Ленинград от вражеских артиллерийских обстрелов и освободить Октябрьскую железную дорогу, важнейшую магистраль, связывающую город с центром страны, - нашим, Волховским, и Ленинградским фронтами в основном была выполнена.

Ленинград салютовал. Мы радовались великому торжеству, слушая по радио голос ликующего города русской славы. У нас в дивизии с большим подъемом прошли митинга и собрания, посвященные великой победе Ленинграда. И каждый из нас, воинов Волховского фронта, чувствовал сопричастность к этому

торжеству - мы тоже внесли свой вклад в защиту и освобождение города Ленина от вражеской блокады.

После разгрома немцев под Новгородом и Ленинградом наша авиадивизия в составе 14-й воздушной армии принимала активное участие в преследовании противника. В целях наиболее эффективного использования сил авиации на широком фронте - на нарвском, гдовском и лужском направлениях - перед каждым авиасоединением были поставлены конкретные задачи. Так, например, 281-й штурмовой авиационной дивизии предстояло вести боевые действия в направлении Сольцы, Уторгош, Николаеве и наносить удары по железнодорожной станции Батецкая, другим дорогам, идущим от нее на запад. 280-я бомбардировочная авиационная дивизия должна была уничтожать железнодорожный транспорт и живую силу противника в районе Луги. Нашей 269-й истребительной авиационной дивизии поставили задачу прикрывать основные группировки войск, сопровождать бомбардировщиков, штурмовиков.

Немцы повысили активность своей авиации. На каждый наш самолет устанавливалась норма боевых вылетов - от 4 до 7 в сутки. Но погода не благоприятствовала нашей работе. Летчики по целым дням сидели в кабинах истребителей в готовности к боевому вылету и при малейшей же возможности взлетали на задание.

Запомнился воздушный бой летчиков нашей дивизии под руководством капитана В. П. Синчука. Василий Прокофьевич, помощник командира 254-го истребительного авиаполка, - мужественный и опытный боец. Он уже не раз проявлял себя в боях на Волховском фронте. И вот его группа, будучи наведенной на гитлеровские бомбардировщики, сопровождаемые истребителями, смело атаковала их и в одном бою уничтожила пять боевых машин!

На весь фронт стал известен боевой вылет другой группы истребителей. Это произошло 6 февраля 1944 года. В районе Коростовичи летчики капитан К. С. Назимов, старший лейтенант В. К. Сидоренков, лейтенант В. II. Иванов и другие сошлись в воздушном бою с 27 самолетами гитлеровцев. Трудным был неравный бой. Но наши летчики одержали победу: они сбили 8 бомбардировщиков и 2 истребителя противника.

К слову сказать, один из участников этого боя - Василий Сидоренков сошелся как-то в схватке с такой армадой гитлеровских машин, что и представить жутко!

Дело было так. Штабу дивизии потребовались разведданные, и на задание отправили одного из лучших наших разведчиков

старшего лейтенанта В. К. Сидоренкова. Боевая обстановка приучила летчика быть предельно внимательным даже тогда, когда в воздухе, казалось, никого, кроме него самого, нет. И вот, выполнив задание, Сидоренков следовал уже на аэродром базирования, как вдруг увидел, что параллельным курсом летит эшелонированная по высотам большая группа бомбардировщиков "Юнкерс-87". Ее сопровождали истребители "Фокке-Вульф-190", имеющие мощное бортовое вооружение - четыре пушки, два пулемета, - самолет с хорошей броневой защитой.

Пилот забеспокоился: такая армада и под таким огневым прикрытием, по всей вероятности, имеет важное задание... Вызвать по радио истребителей и одновременно броситься в атаку на противника, чтобы выиграть время, задержать фашистов во что бы то ни стало, - такое решение Сидоренков принял в считанные секунды.

- Наблюдаю немецкие бомбардировщики. Идут к передовой. Их сопровождают "фоккеры". Атакую!.. - передал он открытым текстом.

И вот Василий ловит в перекрестие прицела ведущего группы "юнкерсов". Он уже совсем близко: сто пятьдесят... сто... семьдесят метров. Огонь - и, не задерживаясь, наш истребитель проскакивает к среднему ярусу противника. Меткая очередь - и вспыхивает второй стервятник. Та же участь постигла и третьего "юнкерса".

Дерзкая атака русского летчика ошеломила противника. Думается, что вначале и "фоккеры" и "юнкерсы" приняли нашего "лавочкина" за своего, отставшего от группы. Но вот немцы опомнились и бросились за нашим истребителем. Сидоренков на полных оборотах мотора набирает максимальную скорость, энергично переводит свою машину на полупетлю Нестерова и в перевернутом полете срезает еще одного фашиста - уже не "юнкерса", а "фоккера".

Преимущество, конечно, на стороне противника. Сидоренков слышит треск металла своей машины. Кабина самолета быстро наполняется дымом. Рули управления плохо реагируют на действия летчика. С огромным трудом он разворачивает свой "лавочкин" в сторону линии фронта и, раненный в обе ноги, с обожженным лицом, покидает истребитель.

Приземлился Василий Сидоренков в расположении наших войск. А вскоре мы узнали по сведениям, что летчик вел воздушный бой один против 52 самолетов врага! Да не просто вел - сбил четыре самолета. Вот оно, суворовское: "Воюют не числом, а умением!"

Особенно эффективно действовали полки авиасоединения в

конце операции. Аэрофотосъемка боевой работы подтверждала это: все дороги отступления гитлеровских войск были завалены их уничтоженной и поврежденной техникой. После 12 февраля у немцев практически не оставалось ни одного заблаговременно оборудованного оборонительного рубежа. А в ночь на 13 февраля совместным ударом войск 59-й армии Волховского и 67-й Ленинградского фронтов была освобождена Луга.

Разгромом лужской группировки фашистов и прорывом обороны врага на реке Луга закончился третий этап нашей наступательной операции. Войска Волховского фронта вышли на рубеж южнее Луги (озеро Ильмень), продвинувшись вперед правым крылом на лужском направлении до 100 километров, а левым - до 50 километров.

В ходе операции полоса наступления Волховского фронта становилась все уже, и в связи с сокращением линии фронта Ставка Верховного Главнокомандования решила расформировать наш фронт. 59, 8, 54-я общевойсковые армии и 14-я воздушная армия с 15 февраля 1944 года передавались Ленинградскому фронту{4}.

* * *

После освобождения Луги мы поддерживали войска, наступавшие на псковском направлении. По замыслу Военного совета Ленинградского фронта на этом направлении предполагалось нанести главный удар на Псков, разгромить противостоящего противника, овладеть Псковом и Островом - основными узлами коммуникаций врага и важнейшими опорными пунктами на пути в Прибалтику - и создать благоприятные условия для дальнейшего развития наступления в направлении нижнего течения реки Западная Двина с главным ударом на Ригу.

Войсками фронта, действовавшими на нарвском направлении, предполагалось освободить Нарву, прорвать оборону врага между Нарвским заливом и озером Чудское и, нанося главный удар правой колонной фронта в юго-западном направлении, на Пярну, разгромить вновь созданную группировку 18-й армии противника в Эстонии.

В конце февраля, когда штаб 14-й воздушной был выведен в резерв Ставки, наша 269-я истребительная авиадивизия вместе с другими соединениями армии была передана 13-й воздушной армии. В целях создания лучших условий для боевой работы и более надежного прикрытия наземных войск полки дивизии были перебазированы ближе к линии фронта. Отсюда дивизии полковника А. П., Николаева ставилась задача борьбы с авиацией противника на псковском направлении, а на нарвском

направлении - 275-й истребительной авиадивизии полковника А. А. Матвеева.

Фронтовые дороги, к сожалению, уводят людей, с кем сработался, сдружился в нелегких буднях войны. Получил новое назначение и наш комдив А. П. Николаев. Командиром 269-й истребительной авиадивизии стал подполковник В. Я. Додонов, заместитель Александра Петровича Николаева. Кудрявый, темно-русый, стройный, Валентин был еще совсем молодой человек. Как задушевно пел он старинные русские песни!.. Слегка тряхнув кудрями, бывало, затянет приятным, без усилий голосом: "Ах ты, душенька..." Ординарец его, сержант Валентин Богаченко, аккомпанировал на баяне, а инженер-капитан Владимир Куваев лихо - отбивал ритмический вальс-чечетку. На войне нельзя без песни, без душевной разрядки...

Но наш новый командир не только хорошо пел. Додонов, бесстрашный истребитель, мастерски владел боевой машиной, водил группы самолетов на самые разные задания. В жаркие февральские бои он вылетал по нескольку раз в день - прикрывал наши войска на переднем крае, сопровождал штурмовики, бомбардировщики, вел воздушные бои.

Раз Валентин Яковлевич выполнял уже четвертый вылет. Над линией фронта на его Ла-5 остановился мотор, и он приземлился в поле. На место происшествия срочно прибыл механик самолета сержант В. Лапин и тут же установил, что в вынужденной посадке виноват он сам: в спешке с вылетом забыл снять воздушную подушку маслорадиатора.

Честный, добросовестный механик самолета признался в своей оплошности.

- И что же Додонов? - спрашиваю сержанта.

- Приказал доложить вам и...

- Что "и"?..

- Просить не наказывать строго. За признание.

Комдив Додонов своего отношения к механику самолета не изменил по-прежнему доверял ему. Войну Лапин окончил без предпосылок к летным происшествиям.

* * *

Удары советских войск как на земле, так и в воздухе становились все сильнее. Немцы, опасаясь полной катастрофы, приняли решение отвести свои войска на псковско-островский рубеж обороны. Основные усилия на псковское направление перенесла и немецкая авиация.

Для предотвращения организованного отхода противника, возможности закрепления его на промежуточных рубежах перед фронтом наших армий военно-воздушным силам предстояло

активизировать действия по колоннам гитлеровцев на дорогах. И мы то и дело перебазировались, меняли полевые аэродромы, посадочные площадки, освобождаемые нашими войсками. Но немцы, отступая, всячески старались навредить нам - они вспахивали летные поля, подрывали склады, самолетные ангары, минировали колодцы дренажной системы, на посадочных полосах устанавливали фугасы. Только на семи аэродромах было обезврежено 629 фугасов, 1660 противотанковых мин, 12485 противопехотных мин, 233 мины-"сюрприза", 4000 крупнокалиберных артиллерийских снарядов{5}. Все это, конечно, удлиняло сроки восстановления аэродромов, подготовки их. Но мы преодолевали вти трудности. Боевой работе гитлеровские выдумки не мешали.

Надо сказать, наступление Ленинградского фронта проходило при безраздельном господстве в воздухе нашей авиации. Гитлеровцы к началу марта довели свой самолетный парк до 400 единиц, ими предпринимались попытки наносить массированные удары по боевым порядкам наших поиск, по местам их сосредоточения, по аэродромам, по ближайшим тылам. В марте в полосе Ленинградского фронта был отмечен 4521 самолето-пролет. Это в три с лишним раза больше, чем в феврале, и в пятьдесят раз больше, чем в январе. Понятно, какой ожесточенный характер стали носить воздушные бои, какая нагрузка легла на наших истребителей. Но все попытки немцев добиться перелома в воздухе в свою пользу терпели крах, разбиваясь о несокрушимую стойкость, мужество и мастерство советских летчиков.

Запомнился мне один воздушный бой, свидетелем которого были и другие товарищи по совместной боевой работе. Произошел он в начале марта 1944 года в районе Самурьево, близ Гдова. В неравном и тяжелом воздушном бою фашисты, подбили тогда машину G. К. Лавренкова, и она перестала слушаться рулей. "Повреждено управление..." - мгновенно определил сержант и немедленно передал на СКП:

- Самолет подбит. Рулей не слушается!..

С командного пункта поступил приказ:

- Покидайте самолет!

Мы с волнением наблюдали с земли за действиями летчика. Вот его истребитель словно нехотя накренился, вот от него с высоты порядка 1000-1500 метров отделилась темная точка. Сейчас должен раскрыться парашют. Невыносимо томительно для тех, кто наблюдает, тянутся эти секунды. Все, кто находился тогда на полевом аэродроме, молчали в ожидании, взоры людей были устремлены к стремительно приближающейся к земле

точке. А парашют летчик почему-то не раскрывал. Причин для затяжного прыжка, казалось, не было. Территория своя, в нескольких километрах от возможного приземления наша рабочая площадка, самолетов противника в воздухе не видно.

"Раскрывай же, раскрывай!" - хотелось крикнуть Лавренкову. И когда поздно уже было и думать о парашюте, пришла догадка: что-то не сработало, купол не вышел...

Все, кто находился на аэродроме, бросились к месту падения пилота. Каковы же были наша радость, удивление и восторг, когда увидели сержанта Лавренкова, сидящего на огромном сугробе снега!.. Несколько странновато он посматривал на своих боевых друзей, видимо еще не успев до конца осмыслить трагизм происшедшего. Наконец по выработавшейся на фронте привычке спросил:

- Самолет цел?..

- Цел, цел! - успокоил я его.

После падения с огромной высоты сержант, оказалось, попал в овраг, полностью занесенный снегом, юзом он проскользнул по его толще и лишь слегка повредил ногу.

А в конце месяца один из боевых вылетов наших истребителей закончился не столь удачно. О нем я расскажу более подробно. Это произошло 27 марта 1944 года при сопровождении штурмовиков на аэродром Петсери. Немцы отчаянно сопротивлялись, чтобы не допустить "летающую смерть" к своему аэродрому. И, как ни охраняли наши истребители штурмовиков, фашистам удалось подбить машину летчика Ищенко. Его безопасный выход из боя обеспечивал командир эскадрильи старший лейтенант В. Полуновский.

Имя Валерия Федоровича Полуновского гремело уже на двух фронтах Волховском и Ленинградском. О нем писали газеты, сообщало Совинформбюро как об одном из лучших летчиков-истребителей в небе Ленинграда.

А начал свою боевую работу Валерий Федорович на скромном самолете У-2. 350 боевых вылетов ночью выполнил он на нем, летая в тыл врага, доставляя боеприпасы и питание нашим окруженным войскам, партизанам. 18 автомашин с живой силой и боеприпасами, 16 батарей уничтожил летчик этого легкого бомбардировщика. Много раз он принимал участие в штурмовке живой силы противника как на подходе к передовой, так и непосредственно на огневом рубеже.

Но вот в сорок втором году Полуновский переучился на И-16 и на этой старенькой машине совершил 94 боевых вылета.

Наконец, освоены Як-1, Як-7б. Валерий Федорович уже командует эскадрильей 845-го истребительного авиаполка. На его

личном счету 13 сбитых фашистских самолетов: девять "фоккеров", один "мессер", три "юнкерса". В воздушном бою он таранит "мессершмитт", когда тот был готов выпустить роковую очередь по летчику его эскадрильи Борису Близорукову. В районе станции Мга решительной и дерзкой атакой, пренебрегая сильнейшим зенитным огнем противника, Полуновский уничтожает аэростат-корректировщик. Прикрывая поле боя, старший лейтенант всегда был на глазах у наземных войск, чем оказывал им неоценимую моральную поддержку, а действуя по воздушному противнику, своими дерзкими атаками вызывал восхищение товарищей по оружию.

По личному приказу командующего фронтом комэск В. Полуновский не раз проводил поиск наших танковых групп, оказавшихся в тылу фашистов. Так было под Новгородом, Синявино: со своим ведомым А. Гуцаловым на бреющем полете он обнаружил их и способствовал выходу из трудного положения.

Но вот трагический вылет 27 марта. Выручив штурмовика, сам тяжело раненный, Полуновский оказался в плену у врага. Стойко вынес комэск это тяжкое испытание: мужественно держался на допросах, верил, что вернется к своим, поддерживал товарищей по беде. Только об этом мы узнаем спустя годы, уже после войны. А тогда все считали, что комэск Полуновский погиб...

В горячие мартовские дни прибавилось работы и нам, инженерно-техническому составу истребительного авиасоединения. Особое внимание всей инженерно-авиационной службы обращалось на быстрейшее восстановление неисправной материальной части. И техники, мотористы, рабочие авиаремонтных баз и авиамастерских трудились самоотверженно, поистине героически. На 200 и более процентов выполнялся план многими нашими авиаремонтниками. Пример в восстановлении поврежденных самолетов показывали коммунисты. А в мае 1944 года наша дивизия, уже в составе 3-го Прибалтийского фронта, получает приказ срочно перебазироваться в район Подмогильного.

Не могу не рассказать один, связанный с этим временем примечательный, возможно, единственный в своем роде случай, непосредственным свидетелем и участником которого был сам.

Я занимался инженерно-техническим обеспечением подготовки материальной части самолетов дивизии к тому ответственному перелету. Работа шла успешно. Все истребители 269-й авиадивизии, кроме одной машины, на которой старший техник звена А, Медведев еще не закончил ремонт, поднялись в воздух, легли на заданный курс и благополучно приземлились на

новом месте.

Для перегонки той единственной машины оставили летчика А. Солтысова, а за техником Медведевым и мной (я не мог оставить самолет и решил помочь экипажу) из штаба дивизии обещали прислать связной "кукурузник".

Совместными усилиями трех человек ремонт истребителя был завершен ранее намеченного срока. Опробовали мотор. Работал он безукоризненно. Оставалось летчику взлететь, а нам ждать связной самолет. Ждать, однако, предстояло долго и накладно для военного времени. А тут еще и Солтысов заупрямился, отказываясь лететь без нас.

- Только последняя свинья оставляет своих товарищей на опустевшем аэродроме, - с возмущением повторял он. - Жди, когда эта тарахтелка прилетит да заберет вас как погорельцев...

- Послушай, Солтысов, мы все получим строжайшее дисциплинарное взыскание, если ты не полетишь к месту базирования полка, - пытался убедить я летчика. Но он стоял на своем и вдруг предложил:

- В таком случае, товарищ полковник, летим втроем!

- Ты что? - насторожился Медведев.

- Я не брошу вас одних! - упорствовал Солтысов.

- Ладно, Медведев, - наконец согласился я. - Пусть доставит нас этот упрямый пилот к своим. Посмотрим, что из этого получится...

Я знал, техника пилотирования у летчика была вне всяких сомнений, поэтому и принял такое рискованное решение. Рискованное даже с учетом военного времени. И мы начали готовиться к этому, мягко сказать, своеобразному перелету.

Полевой аэродром находился в лесистой местности, с ограниченной полосой для взлета. Чтобы увеличить длину разбега, истребитель установили на самую кромку опушки. Медведев, а за ним я запозли в задний отсек фюзеляжа через открывающийся гаргрот. Там мы легли поплотнее друг к другу, боком, головой к кабине пилота. Таким образом центровка самолета практически не была нарушена, и вот Солтысов, запустив мотор, дал рычаг газа вперед...

Сейчас трудно передать все те чувства, что мы пережили с момента начала разбега. Помню, как перегруженный истребитель не желал отрываться от земли, как летчик подорвал его на пониженной скорости и мы наконец оказались в. воздухе. Что-то затем царапнуло по днищу фюзеляжа, я догадался - это были верхушки деревьев. Но уже через минуту вместе с Медведевым облегченно вздохнули: пронесло! Не упали, значит, долетим.

Через сорок минут наш Як-9 благополучно приземлился на

новой площадке. Когда самолет подрулил к стоянке, все находившиеся на аэродроме были немало удивлены: из одноместной машины начали выбираться три человека!..

Командир нашего необычного экипажа летчик Солтысов был прекрасным воздушным бойцом. Еще на Волховском фронте вместе со своим ведомым Лавренковым он смело вступил в бой с шестеркой фашистских истребителей Ме-109. Снайперскими очередями они сразили два вражеских самолета. Остальные, видя участь, постигшую эту пару, бросились наутек. А наши летчики, возвращаясь с задания, атаковали и четверку гитлеровских бомбардировщиков. В скоротечной схватке еще один фашист пошел к земле.

* * *

Наступил июль 1944 года. Шел уже четвертый год Великой Отечественной войны. Нашему 3-му Прибалтийскому фронту по решению Ставки предписывалось 17 июля перейти в наступление, прорвать оборону врага и овладеть Псковом. Тогда же было принято решение, что на севере возобновит наступление Ленинградский фронт - на нарвском направлении. Дальше обоим фронтам предусматривалось развивать наступление на территории Эстонии.

И вот решающая минута. С первыми же залпами артиллерии в воздух поднялись наши самолеты. Все полки дивизии воспользовались хорошей погодой и действовали в то утро безупречно.

На следующий же день операция приобрела характер всеобщего наступления в полосе 3-го Прибалтийского фронта. Наличие у противника сильной, заблаговременно созданной оборонительной полосы требовало массированного применения авиации, и командование 13-й воздушной армии учло это. Командиры авиадивизий, в том числе и нашей, свои КП выдвинули в районы штабов стрелковых корпусов, с которыми им предстояло взаимодействовать. И нашим истребителям пришлось потрудиться, прикрывая наземные войска, боевые действия бомбардировщиков и штурмовиков. Немцы все наличные силы своей истребительной авиации бросили на борьбу с ними.

"По-прежнему хорошо действовала авиация", - отмечает в своих мемуарах Сергей Матвеевич Штеменко{6}. А мне вспоминается и те добрые слова, которые выражали авиаторам товарищи по совместной боевой работе - пехотинцы, танкисты, артиллеристы. В те дни в газете 13-й воздушной армии было опубликовано письмо автоматчика Нургалиева. Вот что писал солдат: "От всей души спасибо славным соколам нашим. Да вот только горе, не знаю, кто летал, как фамилии героев. Мы видели

разбитые бомбами батареи немцев, разрушенные доты, траншеи и много убитых фашистов. Летчики помогли нам... Спасибо вам, неизвестные герои !"{7}

Письмо Нургалиева обсуждалось во многих подразделениях нашей дивизии, поднимая высокий наступательный дух людей.

За эти два дня боев 3-й Прибалтийский фронт продвинулся вперед до 40 километров, расширив прорыв до 70 километров. Более 700 населенных пунктов было освобождено от гитлеровских захватчиков.

И вот мы услышали еще один салют в честь наших побед. 19 июля 1944 года в 22 часа Москва салютовала воинам 3-го Прибалтийского. А 21 июля штурмом был взят город Остров. 23 июля - Псков. Освобождение древних русских городов торжественными салютами снова вместе с нами отмечала вся страна. Признаться, радостно было ощущать себя причастным к этим трудным фронтовым победам...

С 10 августа началась Тартуская наступательная операция. Она продолжалась до 6 сентября, и за это время мы продвинулись на запад до 70-90 километров и до 120 километров на северо-запад. Был освобожден город Тарту, много других населенных пунктов.

Трехлетняя оккупация Прибалтийских республик принесла их народам неисчислимые бедствия. "Целью имперского уполномоченного в Эстонии, Латвии, Литве и Белоруссии, - указывалось в директиве гитлеровского министра по делам оккупированных восточных областей Розенберга, - должно являться создание германского протектората, с тем чтобы впоследствии превратить эти области в составную часть великой Германской империи путем германизации подходящих в расовом отношении элементов, колонизации представителями германской расы и уничтожения нежелательных элементов".

Эту директиву гитлеровцы проводили в жизнь с первых же дней оккупации Прибалтийских республик. Землю у крестьян, полученную ими от советской власти, отобрали. Рабочий день на фабриках и заводах новые хозяева установили по 12-16 часов в сутки. Людей подвергали телесным наказаниям, сажали в карцер. За время оккупации в Литве немцы уничтожили 700 тысяч человек, в Латвии - около 314 тысяч, в Эстонии - свыше 125 тысяч.

Однако волю прибалтийских народов к свободе гитлеровцам задавить не удалось. Население, несмотря на то что советская власть в Прибалтийских республиках существовала недолго, сердечно встречало нас. А когда кто-то из наших летчиков бывал сбит и оказывался на территории, занятой еще оккупантами,

латыши, литовцы и эстонцы, рискуя жизнью, выручали своих освободителей.

Расскажу один памятный случай.

Стояло прохладное августовское утро. Оно обещало на день хорошую летную погоду: горизонт был резко очерчен, кучевые облака почти неподвижно висели в небе, видимость - лучше не надо. Двенадцать истребителей Як-9 ведущего группы майора Моторного вылетели на сопровождение десяти "Петляковых". Через окна в облачности летчики набрали заданную высоту, пересекли Чудское озеро. И только на подходе к цели снизились: бомбить решили с пикирования. Это уже была гарантия точного попадания.

В районе цели наши истребители сошлись с немецкими. Эскадрилья Моторного стремительно и бесстрашно бросилась в бой. Но с земли противник вел интенсивный зенитный огонь, и вот один краснозвездный истребитель получил повреждение осколком снаряда. Командир группы увидел, что подбит ведомый пары Б. Задворного - Костя Торопыгин, и немедленно передал команду ведущему:

- Выходи из боя, сопровождай!..

- Вас понял, - доложил Борис, - прикрываю Костю.

- В схватки не ввязываться, - предупредил майор Моторный.

- Вас понял: в схватки не вступать...

Едва пара отошла от группы, тут же четверка "мессеров" атаковала их. Тогда Торопыгин крикнул своему ведущему:

- Уходи, Борис! Дотяну сам!..

Группа, работающая над целью, слышит этот тревожный радиообмен. Командир бомбардировщиков немедленно связывается с Моторным:

- "Маленький", "маленький"!.. Прошу тебя: оставь для нас четверку, остальные пусть сопровождают вашего товарища...

Это не благородный жест, а неписаное правило, вековая традиция русских ратников; сам погибай - друга своего выручай.

Ведущий группы слышит тревожный радиообмен и приказывает одному звену срочно идти на помощь товарищам, попавшим в беду. Но не успела четверка. Торопыгин был подбит вторично, и его машина загорелась. Летчик уже видел белесо-голубую пелену на востоке - это было Чудское озеро, и он надеялся дотянуть до линии фронта, веря, что боевые друзья защитят его, подбитого и горящего, от немецких истребителей.

- Костя! Прыгай, прикроем! - приказывал Задворный.

"Прыгай!.. Прыгай!.." - слышались в наушниках знакомые голоса однополчан. А в кабине истребителя дым, лицо, руки лижет огонь, и тогда Торопыгин покидает горящую машину, зная,

что под ним эстонская земля, оккупированная фашистами.

...Пять дней и ночей пробирался советский летчик в сторону Пскова. Близ хутора Кынгу, что в Выружском уезде, он обнаружил эстонских крестьян, собиравших хворост. Хозяин этого хутора увидел в бессознательном состоянии русского летчика, перенес его в хутор, привел в чувство, напоил, накормил, а когда смерклось, перевез в усадьбу к Рихарду Лоде, где летчику было безопаснее.

Рихард и его родной брат Оскар переодели Торопыгина в эстонскую одежду, оказали ему медицинскую помощь и укрыли в сарае, на чердаке с сеном. Там Костя провел двое суток.

В те дни наши наземные войска вели наступление уже со стороны Пскова, и Торопыгин принял решение пробираться навстречу им. Эстонские крестьяне объясняли опасность, трудность такой дороги; летчик к тому же был еще слаб и болен. Но настойчивость русского заставила братьев после немногословного совета отправиться в путь, на восток. Там они встретились с нашими передовыми частями. Торопыгин подлечился в госпитале и вскоре вернулся в свой полк.

Забегая вперед, скажу, что летчик продолжал громить врага, но весной 1945 года в тяжелом воздушном бою над Берлином Константин Торопыгин был снова подбит. Оставив горящий самолет, он с парашютом приводнился на реку Одер. Летчику и на этот раз повезло: река контролировалась нашими войсками. С помощью саперов он выбрался на берег, в расположение передовых частей.

И снова пилот летал, снова участвовал в воздушных боях до конца войны. Боевая работа, мужество истребителя были отмечены тремя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны I и II степени, двумя орденами Красной Звезды и многими боевыми медалями.

...К осени 1944 года наш фронт проходил по линии западнее Нарвы, Чудское озеро, Тарту, восточнее Валги, западнее Гулбене, Круспилс, Бауска, Елгава, западнее Шяуляя, Расейняй. С большим интересом, взволнованностью следил аэродромный народ по картам, вывешиваемым на самолетных стоянках, за продвижением наших войск. И заметно было, как росло у людей чувство гордости за одерживаемые в боях победы, за силу нашего оружия.

Надо сказать, именно наше оружие - боевые истребители - не только полностью отвечало суровым условиям воздушных сражений, но оно было хорошо приспособлено и для производства. В тяжелых условиях первого периода войны периода эвакуации, острого дефицита материалов,

моторов, оборудования, приборов - наша авиационная промышленность обеспечила массовое строительство самолетов.

Спустя годы немецкий генерал-майор фон Бутлар, анализируя итоги войны, признает: "...Русские имели то преимущество, что при производстве вооружения и боеприпасов ими учитывались все особенности ведения войны в России ц максимально обеспечивалась простота технологии. В результате всего этого русские заводы выпускали огромное количество вооружения, которое отличалось большой простотой конструкции. Научиться владеть таким оружием было сравнительно легко..."{8}

За годы войны наша боевая техника заметно менялась. Возросли мощности моторов. За счет этого, а также за счет улучшения аэродинамических форм самолетов примерно на 30-40 процентов увеличились горизонтальные скорости истребителей, улучшились их маневренные качества, особенно в вертикальной плоскости. Главным оружием в воздушном бою стали пушки. Если в начале войны на истребителях стояли в основном пулеметы, то сейчас они были оснащены одной-двумя, а некоторые (Ла-7) и тремя пушками. За счет применения крупнокалиберных - 12,7-миллиметровых - пулеметов и более совершенных пушек - 20-, 23-, 37-миллиметровых - вес секундного залпа истребителя увеличился больше чем в два раза. С широким применением радио, радиотехнических средств повысилась оперативность управления авиацией, надежность самолетовождения, увеличилась эффективность перехвата и уничтожения воздушных долей.

Однако в период подготовки к наступательной операции за освобождение советской Прибалтики и немцы стали применять против нас модернизированные истребители. Так в качестве штурмовиков принялись летать ФВ-190. С этих "фоккеров" были сняты две эрликоновские пушки, что позволило уменьшить вес самолета на 110 килограммов и усилить дополнительную броню в нижней части фюзеляжа. Вместо одной 250-килограммовой бомбы немцы стали устанавливать три бомбы по 100 килограммов.

И вот 14 сентября 1944 года. Одновременно на всех трех Прибалтийских фронтах началось наступление на рижском направлении. На аэродромах дивизии в этот день царила торжественная обстановка. На старт выносились боевые знамена полков, и летчики взлетали на задания, оставляя их алые полотнища под крылом своих истребителей. Они прикрывали боевые порядки наших войск, обеспечивали боевые действия бомбардировщиков, штурмовиков.

Немцы жестоко сопротивлялись. Их "фоккеры", группами по 20-30 самолетов, наносили удары по нашим наступающим войскам. Бомбардировочными ударами и штурмовкой противник стремился замедлить наше наступление, но советские истребители смело вступали в бой с врагом при любом соотношении сил и почти всегда одерживали победу.

Нередко наши воздушные бойцы при отсутствии над полем боя гитлеровской авиации штурмовали их войска. Чтобы избежать потерь от зенитного огня, максимально использовали фактор внезапности. Нужными данными о противнике командование фронта и армии надежно обеспечивали также наши истребители.

Одним из самых сильных воздушных разведчиков зарекомендовал себя летчик 254-го истребительного авиаполка старший лейтенант В. К. Сидоренков. Мастерски находил он тщательно замаскированные аэродромы гитлеровцев, скопления железнодорожных эшелонов, войск противника. Василий Сидоренков первым применил для воздушной разведки новый скоростной истребитель. А несколько боев, которые провел истребитель, навсегда вошли в историю нашей авиадивизии.

Вот один из них: тридцать семь гитлеровских машин против четверки, которую вел Сидоренков. Тридцать семь "юнкерсов" шли бомбить станцию Батецкую. Пропустить такую армаду - от станции ничего не останется, и тогда Сидоренков принимает решение атаковать. Меткой очередью он сбивает ведущего группы. Боевой порядок "юнкерсов" нарушается, а Василий атакует снова и снова сбивает немецкий бомбардировщик. В этой напряженной обстановке летчик все видит, от внимания ведущего группы не ускользает и то, как работают его боевые друзья и как ошеломленные немцы начинают разворачиваться назад. Но вот он заметил группу "фокке-вульфов". Вражеские истребители пришли на помощь своим бомбардировщикам. В жестокую схватку, один против четверки, бросается Василий и поджигает еще одну вражескую машину. Три победы в одном бою!

Запомнился вылет звена Сидоренкова под Псковом. Тогда против четырех наших истребителей было восемь "фоккеров". В разгар боя летчик заметил группу пикирующих бомбардировщиков Пе-2, которых атаковали четыре других ФВ-190. Сидоренков повел свою машину выручать боевых товарищей. Ему удалось отсечь немцев от наших бомбардировщиков. Но выдержать бой снова предстояло одному, и Василий выдержал. Да не только выдержал - он уничтожил всех четырех!..

Месяц спустя бесстрашного воздушного бойца представят к

высокой боевой награде. Командир полка майор Михайлин напишет: "За героизм и отвагу в воздушных боях с противником, за уничтожение в воздухе девятнадцати самолетов врага, за отличные штурмовые действия по войскам и коммуникациям противника представляю старшего лейтенанта Сидоренкова Василия Кузьмича к высшей правительственной награде - к присвоению звания Героя Советского Союза".

* * *

Всякий мало-мальски разбирающийся в военном деле понимает, что наступать беспрерывно невозможно. Войскам необходимы паузы для перегруппировок, для перебазирования, подтягивания тылов, пополнения боевой техникой, людьми.

Штаб дивизии в эти дни успевал подвести и некоторые итоги. Основываясь на документальных данных и многочисленных фактах, записанных в боевых донесениях, можно было прийти к выводу, что в первой половине сентября наши полки выполнили свои задачи по обеспечению наземных войск. О том свидетельствуют сотни боевых вылетов, разведывательные полеты. Да ведь и завоеванное господство в воздухе летчики прочно удерживали в своих руках.

Доброе слово хочется сказать о многих службах 269-й истребительной авиадивизии. Прежде всего - о связистах. Воздушные и наземные сети работали устойчиво, надежно обеспечивая командованию условия для управления авиацией.

Трудно переоценить ту большую помощь экипажам, идущим на задания, которую оказывала метеорологическая служба. Наши синоптики, находясь на станциях наведения, выезжая в районы предстоящих активных действий, оперативно сообщали с мест данные о погоде, информировали летчиков и во время боевой работы.

Самоотверженно трудились в полках представители и нашей аэродромной службы. Осень 1944 года была отмечена в частях ВВС появлением новинки металлической взлетно-посадочной полосы. Весила она около двух тысяч тонн, и для перевозки, укладки ее требовалось и время, и большая затрата сил. Нам, конечно, приходилось рассчитывать в основном на грунтовые аэродромы да площадки, и благодаря аэродромной службе полки всегда имели пригодную к работе и маневру аэродромную сеть.

Обеспечивая бесперебойную работу авиации на поле боя, умела сберегать и сохранять авиационную технику наша инженерно-авиационная служба.

...На исходе сентября армии нашего, 3-го Прибалтийского, и 2-го Прибалтийского фронтов находились в 60 километрах от Риги, у мощного оборонительного рубежа под названием

"Сигулда". Немцы здесь держали 17 дивизий. Успех 1-го Прибалтийского фронта на клайпедском направлении благоприятно отразился на наших боевых действиях. Немцы, боясь окружения, в ночь на 6 октября начали отводить свои войска из района северо-восточнее Риги. В ту же ночь мы получили приказ о вылетах авиации для участия в преследовании отступающих войск противника.

Командир дивизии, чтобы лучше видеть авиационные полки в бою и управлять ими в меняющейся обстановке, выехал на свой передовой КП. Представители нашей дивизии находились также и на наблюдательных пунктах преследующих врага армий. 10 октября они вышли к переднему краю Рижского оборонительного обвода, а к утру 13 октября войска 3-го Прибалтийского уже полностью очистили правобережную, то есть основную и большую, часть Риги. В эти дни наши истребители прикрывали штурмовиков и бомбардировщиков, которые контролировали шоссейные дороги, обрушивали огонь на эшелоны противника, направляющиеся в сторону Риги. Самолеты беспрерывно бомбили и обстреливали колонны противника, тянувшиеся на северо-запад.

Освобождением столицы Латвии, по существу, завершилось и освобождение Прибалтийских республик. По указанию Ставки 3-й Прибалтийский фронт был расформирован. Такая директива последовала 16 октября. Дивизия наша вошла в 4-ю воздушную армию, командовал которой генерал К. А. Вершинин, и войну нам заканчивать предстояло на 2-м Белорусском фронте.

* * *

В ноябре началась подготовка к Висло-Одерской операции. Это была операция по освобождению польских земель к западу от Вислы.

В эти дни в частях и подразделениях дивизии шла целеустремленная партийно-политическая работа. Высокий наступательный дух, боевое настроение у авиаторов вызывали выступления на партийных и комсомольских собраниях командиров, политработников, прославленных воздушных бойцов дивизии. Все были полны энтузиазма, горели желанием как можно лучше выполнить боевую задачу. Ведь летчики, инженеры, техники, авиаспециалисты 269-й авиадивизии это уже были люди обстрелянные, понюхавшие пороху за годы войны.

Пройдут годы, и командующий нашим фронтом Маршал Советского Союза К. К. Рокоссовский напишет в своих воспоминаниях: "Ни трудности, ни опасности не смущали их. Но мы-то обязаны были думать, как уберечь этих замечательных людей. Обидно и горько терять солдат в начале войны. Но

трижды обидней и горше терять их на пороге победы, терять героев, которые прошли через страшные испытания, тысячи километров прошагали под огнем, три с половиной года рисковали жизнью, чтобы своими руками завоевать родной стране мир... Командиры и политработники получили категорический наказ: добиваться выполнения задачи с минимальными потерями, беречь каждого человека!"{9}

Это было так. И мы гордились, что в последние сражения с врагом идем под знамёнами прославленного полководца. В эти дни все специалисты нашей инженерно-авиационной службы работали с высокой четкостью, слаженностью. Летчики ценили ратный труд своих товарищей по оружию, труд тех, кто сберегал авиационную технику, держал ее в постоянной готовности к бою.

14 января началось наступление войск фронта. До этого вся территория противника была тщательно и многократно сфотографирована нашей авиацией. Командующий фронтом уделял ей исключительное внимание, требовал вскрыть характер и систему обороны противника на всю тактическую глубину, выявить наличие, характер и степень подготовки промежуточных и тыловых оборонительных рубежей.

Несмотря на плохие метеорологические условия, летный состав (в том числе и наших истребительных полков) методично, километр за километром, заснимал местность, где предстояло вести наступательные действия. Летчики летали на разведку на малых высотах и, предвидя высокий темп наступления, одновременно заснимали на пленку места, где, по всем признакам, можно будет оборудовать полевые посадочные площадки.

В день начала наступления все вокруг заволокло туманом, повалил мокрый снег. Густой туман мешал использовать не только авиацию, но и артиллерию на всю мощь. Однако мы знали - войска фронта выступили вперед. Основная тяжесть боя в первый день легла на пехоту. Только со второй половины 16 января активно заработали наши полки, помогая войскам в отражении вражеских атак. Так, за три дня наступления 2-й Белорусский прорвал оборону немцев на всем протяжении от Ломжи до устья реки Нарев. Только на участке 50-й армии гитлеровцы продолжали еще обороняться.

17 января наша авиация работала уже со многих аэродромов. При поддержке бомбардировщиков и истребителей была введена в образовавшийся прорыв 5-я гвардейская танковая армия. Сметая все с пути, танки ее ринулись вперед, на Мариенбург. Но 20 января поступил приказ повернуть войска на север, против восточнопрусской группировки, и танковая армия через пять дней

своими главными силами вышла к заливу Фриш-Гаф, блокировала Эльбинг, отрезав немцам отход из Восточной Пруссии на запад.

Мы меняли аэродромы с привязками сначала к польским городам и местечкам, потом пошли немецкие названия. В моем фронтовом блокноте сохранились записи: Вышкув, Цеханув, Отара, Арханду, Бромберг, Роггац, Штольц, Штеттин... Мы входили уже на землю врага, который вверг человечество в самую кровопролитную и разрушительную из войн. Каждый из нас, вдоволь настрадавшись за годы этой войны, изведав горечь поражений, потери близких людей, боевых товарищей, сжимая кулаки, читал вывешенные плакаты с короткой, но выразительной надписью: "Вот она, фашистская Германия!.."

Со вступлением на территорию Германии в дивизии обсуждался вопрос о поведении наших людей на чужой земле. Какой бы ненавистью ни пылали наши сердца к врагу, нельзя было переносить эту ненависть на весь немецкий народ. Только фашистская теория низших рас, с ее неописуемым садизмом, развязывала руки профессиональным убийцам, их эйнзатцкомандам.

Пройдет совсем немного времени, и на Нюрнбергском процессе станет известным изданный в начале войны приказ фельдмаршала Манштейна. "Еврейско-болыпевистская система должна быть уничтожена, - говорилось в нем. - Положение с продовольствием в стране требует, чтобы войска кормились за счет местных ресурсов, а возможно большее количество продовольственных запасов оставлялось для рейха. Во вражеских городах значительной части населения придется голодать. Не следует, руководствуясь ложным чувством гуманности, что-либо давать военнопленным или населению, если только они не находятся на службе немецкого вермахта".

С такими вот приказами входили в Россию немцы. Мы же вступали в Германию не как завоеватели, а как воины-освободители. Мы пришли помочь немецкому народу избавиться от фашистской чумы, и Военный совет фронта призвал бойцов и командиров высоко нести честь советского солдата. Фронтовые газеты разъясняли цели и задачи освободительной миссии Красной Армии, пропагандировали идеи братства и дружбы народов.

В те дни и мне прибавилось забот и работы - выступал на партийных, комсомольских собраниях, проводимых в частях и подразделениях, рассказывал авиаторам об интернациональной помощи республиканской Испании и дружественной Монголии, где довелось быть не только советником-инженером, но и

полпредом Страны Советов. Ничто так не впечатляет человеческую душу, как свидетельства очевидца, участника событий, и молодые воины слушали мои рассказы о тех предвоенных годах с огромным вниманием и интересом.

Скоро и. население Германии убедилось в том, что нацистская пропаганда, стремясь связать судьбу немецкого народа с фашистской кликой, нагло одурманивала их. А наши воины на чужой земле проявляли подлинную гуманность - протягивая руку тем, кто был ослеплен и обманут.

Надо сказать, гуманность, чисто русское великодушие мы проявляли не только к местному населению, но и к поверженному врагу, военнопленным. Хотя в Восточной Померании, в небе которой вела боевые действия наша дивизия, гитлеровцы еще отчаянно сопротивлялись, всячески стараясь задержать наше продвижение к Берлину. Немецко-фашистское командование принуждало своих солдат сражаться до конца даже тогда, когда сопротивление наступающим было бессмысленно. Так, только в боях за Гдыню немцы потеряли 50 тысяч убитыми, 18 тысяч их солдат и офицеров оказались в плену.

Это уже было весной, в апреле сорок пятого. Помню, где-то в середине месяца командир дивизии поздно вечером собрал нас, своих заместителей, на КП и зачитал приказ командующего воздушной армией. Мы привлекались к Берлинской операции - последней операции Великой войны.

Перед 2-м Белорусским фронтом стояла очень ответственная задача наступать на запад, севернее столицы Германии, форсировать реку Одер, разгромить штеттинскую группировку противника, обеспечивая, таким образом, всю операцию с этого направления. Начало наступления планировалось на 20 апреля - после перегруппировки войск фронта из Восточной Померании на реку Одер.

Нашим полкам предстояло перебазироваться. Сроки уже поджимали. Все понимали важность задачи, ответственность, которая ложилась на каждого, но никто не мог скрыть радостного настроения: "Скоро победа!.."

В эти дни, в пору весенней распутицы, в дивизии произошел очень досадный для нас случай.

Полевые аэродромы не имели бетонированных, а порой и просто улучшенных взлетно-посадочных полос. Грунтовые же полосы в ночные часы подмораживало на незначительную глубину - образовывалась поверхностная корка. Но наступал день, пригревало солнце, и тогда наши аэродромы превращались в царство непролазной грязи.

В тот раз приказ на боевое задание поступил рано утром.

Истребители взлетели благополучно, а когда вернулись, то во время посадки комья мерзлой земли и льда повредили все выполнявшие задание самолеты. Матерчатые покрытия рулей управления машин оказались пробитыми. Особенно пострадала обшивка плоскостей, фюзеляжей. В некоторых подразделениях практически не осталось ни одного исправного самолета.

Тогда на восстановление истребителей был нацелен весь личный состав дивизии. Руководили работой инженеры, техники. А дело нашлось буквально для всех: девушки-оружейницы могли искусно владеть иглой, многие мужчины знали столярное, слесарное, малярное ремесла.

Никто в полках в ту ночь не сомкнул глаз. К утру следующего дня можно было набрать три эскадрильи для выполнения боевых заданий. На душе полегчало. А к исходу третьей ночи беспрерывного и напряженного труда весь самолетный парк дивизии был готов к боевой работе - в направлении на Берлин!..

* * *

Наступление началось 20 апреля. Ночью была проведена непосредственная авиационная подготовка. В ходе ее было совершено 1085 самолето-вылетов. Утро же выдалось пасмурное. Самолеты наши стояли в готовности, но тут еще опустился туман - не до вылетов. Все напряженно ждали, когда пригреет солнце и прорвется облачность.

Только через два часа после начала форсирования Одера наша авиация приступила к боевым действиям.

Мы снова вели разведку с воздуха. Удалось установить главную полосу обороны противника, оборудованную по западному берегу реки Вест-Одер, вторую полосу обороны - по западному берегу реки Рандов, наконец, третью полосу обороны. Немцы готовились к отпору серьезно. Мы сопровождали бомбардировщиков, прикрывали штурмовиков. Командующий 65-й армией генерал П. И. Батов писал в своем донесении: "Если бы не действовали штурмовики по контратакующим танкам, самоходным орудиям и живой силе противника, то в сложившейся обстановке вряд ли удалось бы удержать занимаемый плацдарм". А штурмовики бомбили опорные пункты гитлеровцев, расстреливали их живую силу эрэсами, пушечно-пулеметным огнем. Израсходовав же боеприпасы, носились над вражескими позициями, наводя панику на противника. Наши истребители, прикрывая "илы", буквально весь день висели над заодерским плацдармом.

Техники, механики самолетов, вооруженцы, ни на минуту не забывая о том, какая ответственность лежит на каждом, кто должен выпустить в полет боевую машину, проверяли все до

самых мелочей. В эти дни в полках дивизии стал особенно заметным приток лучших летчиков, инженеров, техников и авиаспециалистов в партию. Особой активности достигла партийно-политическая работа.

Постоянно на аэродромах среди летчиков, техников, механиков самолетов можно было видеть начальника политотдела дивизии М. Чубича, его помощника по комсомолу старшего лейтенанта А. Трушенкова, политработника М. Кольцова и других.

Три дня на нашем фронте шли тяжелые бои за расширение плацдарма. 25 апреля после мощной артиллерийской и авиационной подготовки началось широкое наступление. Непрерывные удары с воздуха изнуряли противника, держали его в постоянном напряжении, не давали возможности перебрасывать резервы к Берлину. Наше господство в воздухе было полное. 2 мая Берлин прекратил сопротивление. 4 мая с овладением островами Воллин, Узедом, Рюген закончилась наступательная операция 2-го Белорусского фронта. А через четыре дня безоговорочно капитулировала вся Германия.

Утром 9 мая на аэродроме Витшток меня разбудила стрельба. Стреляли на стоянке самолетов из всего, что только могло стрелять: из пулеметов, пистолетов, винтовок, даже из ракетниц. Спросонья в первые секунды я немного смутился: зеленая ракета - взлет, красная - запрет, а тут все вместе!.. Но со всех сторон неслось ликующее: "Ура!", "Победа!..". Люди обнимались, плакали, целовались. Среди них были мои боевые друзья, с кем прошел от Дона до Одера. Стало ясно: конец войне...

Как-то неожиданно оборвались грохот артиллерийских канонад, треск пулеметных очередей в воздухе, напряженное прислушивание к работе моторов. Наступил мир, и не верилось, что ни тревог тебе больше, ни ночных бдений у самолетов. Впервые за эти годы мы могли спокойно отоспаться - роскошь непривычная! Кажется, даже непозволительная для нашего брата-"технаря". И вдруг так захотелось домой, так потянуло в родные края - в далекий Новгород-Северский...

* * *

Минули годы. Сейчас мне уже за восемьдесят. Долгая жизнь, что там говорить. И почти вся в войнах. Сколько их выпало на мою долю! Фронтовое небо Испании, Халхин-Гола, Финляндии, Великой Отечественной... Оно до сих пор нет-нет да и повиснет тяжелыми снами, и от этого не избавиться...

Но вот я перебираю в памяти товарищей по оружию, тех мужественных, бесстрашных и благородных людей, которые прошли через мою судьбу, - и я спокоен. Я верю - потомки

вспомнят нас добрым словом, потому что жили мы во имя родного Отечества жизнью честной, светлой и праведной.

Примечания

{1} Центральный архив Министерства обороны СССР (далее - ЦАМО), ф. 364, оп. 6278, д. 14, л. 76; д. 81, л. 8, 9.

{2} ЦАМО, ф. 364, оп. 6278, д. 13а, л. 37; д. 14, л. 114-116.

{3} Освобождение Новгорода, 25 лет, с. 8.

{4} ЦАМО, ф. 132а, он. 2642, д. 36, л. 34, 35.

{5} ЦАМО, ф. 362, оп. 6169, д. 7, л. 41.

{6} Штеменко С. М. Генеральный штаб в годы войны, М., 1968, с. 287.

{7} Боевая тревога, 1914, 29 июля.

{8} Мировая война 1939-1945, М., 1957, с. 217.

{9} Рокоссовский К. К. Солдатский долг. М., 1968, с. 303.